JUDI 公募型プロジェクト2014－2015　報告

歩行者空間による中心市街地の構成

ーイタリア、ドイツの事例を参考に日本の可能性を探るー



主催：井口勝文（代表）　千葉桂司　Franco Mancuso　山名清郷　栗原裕

JUDI 公募型プロジェクト2014－2015　報告

歩行者空間による中心市街地の構成

－イタリア、ドイツの事例を参考に日本の可能性を探る－

まえがき

誰のための中心市街地か？　誰のための歩行者空間か？

中心市街地における歩行者空間整備の本来の目的は、自分の都市に誇りを持ち、都市を豊かで楽しく心癒される生活空間とすることであり、都市計画の基本的な目標とされるべき課題です。

商店街など都市の一部の賑わいを喚起することや、観光客を呼び込むことなどの商業的な目標は歩行者空間整備のより広範な目標のなかのひとつとして認識されるべきでしょう。それにもかかわらず、今までの我が国の中心市街地の歩行者空間の整備はこのような商業的な目標に偏りがちでした。

一方イタリア、ドイツなどヨーロッパではこの半世紀間、中心市街地の再生と歩行者空間の整備は都市計画の基本的かつ最も重要な課題とされて来ました。そのような認識を踏まえてここでは、改めて我が国の中心市街地の再生、再構築の可能性を考えます。

本報告が我が国における中心市街地と歩行者空間整備のビジョンを再考するきっかけとなることを期待します。

我が国とヨーロッパの歩行者空間整備には大きな差異があった。

1960 年代後半からヨーロッパ諸都市の中心市街地で歩行者空間の整備が進められました。その成果が今ヨーロッパの多くの都市で確認できます。それは単なる歩道や広場の整備にとどまらない、中心市街地を再生し都市全体の構造を歩行者優先の思想で再構築する総合的な都市計画の一部でした。近年はさらに CO^2 削減を進める EU の政策のなかで、自動車に依存しない都市を実現する手法として重視されています。

一方 1970 年代後半から始まった我が国の歩行者空間整備は多くの成果を得ながらも、結果的に都市の部分的な整備にとどまった感が否めません。中心市街地の歩行者空間を最優先することで自動車依存を削減するという、都市の基本的なビジョンは我が国では共有されていません。むしろ中心市街地の自動車の通行は不可欠と考えられており、中心市街地が衰退する中でそれが自動車依存の都市の郊外化をなし崩しに進めるという状況をもたらしています。日本とヨーロッパの差異の現状をイタリアとドイツの事例で検証します。

ヨーロッパの中心市街地には広場が欠かせない。それをどう使うかが、今注目の課題である。

2010～2012 年、EU の助成を受けて現代のヨーロッパの広場に関する研究がなされました。同研究会の議長 Franco Mancuso 教授にヨーロッパにおける広場とそれを囲む中心市街地構成の思想と方法について解説、助言を受け、その研究報告書「憲章・ヨーロッパの広場」を翻訳しました。

我が国の中心市街地と歩行者空間整備をふりかえり、将来を展望する。

我が国とヨーロッパには大きな差異がありました。その経緯を 8 名の実務経験者とのインタビューを通じて振り返ります。我が国の歩行者空間と中心市街地はどのように整備されてきたか、これからはどうあるべきか。ヨーロッパのような歩行者優先の街を目指すことが妥当なのかそれとも別の方向を目指すべきなのか。そもそも中心市街地とは何処か、誰のものか。よく語られるような、単純にヨーロッパモデルを目指す希望的な展望ではなく、経験を踏まえた現実的な展望を語り合いました。

インタビュイーは下記の 8 名です（敬称略、カッコ内は主たるプロジェクト実績）。

鳴海邦碩（旭川買物公園他）
梅本正紀（福岡都心軸モール他）
南條洋雄（狭山スカイテラス他）
服部圭郎
高橋志保彦（横浜馬車道他）
栗原裕（越谷駅東口駅前交通広場他）
中野恒明（門司港レトロ他）
蓑原敬

主催者紹介

井口勝文（代表）
1941 年福岡県朝倉市出身。建築家。九州大学卒業。イタリア フィレンツェ大学に研究留学。（株）竹中工務店、ジャンカルロ・デ・カルロ都市建築設計事務所、（株）環境開発研究所を経て、2000 年ＩＮＯＰＬＡＳ都市建築デザイン研究所設立、京都造形芸術大学教授（現在客員教授）。日本都市計画学会会員。ＪＵＤＩ（都市環境デザイン会議）会員。
主たる仕事に、ＯＢＰマスタープラン作成、同歩行者空間整備、徳島市買物動線・紺屋町シンボルロード整備事業、堺市大小路シンボルロード整備事業、神戸市六甲道駅南地区震災復興市街地再開発事業、コーポラティブハウス八賢邸、イタリア メルカテッロの町家リノベーションなど。著書に「都市のデザイン〈きわだつからおさまるへ〉」「都市環境デザイン」「メルカテッロの暮らしーイタリアの小さな町で考える、日本の都市の可能性」等（いずれも共著）。

千葉桂司
1945 年生まれ、広島県福山市出身。広島大学大学院、大阪市立大学　大学院（博士）修了。一九七一年日本住宅公団（現ＵＲ都市再生機構）入社、㈱ＵＲサポートを経て、2013 年からＫまち工房主宰。ＪＵＤＩ（都市環境デザイン会議）会員。
主な仕事は、東京・大阪都心部の公団面開発市街地住宅団地、都市再開　発、木賃密集地区整備などの計画づくりと事業に従事。現在は大阪の都心「船場」地区のまちづくりに参加。著書に「都市住宅・集住体特集７３０６不法占拠」「建築企画論」「街づくり学」など（いずれも共著）

山名清郷
（株）東京建設コンサルタント顧問、技術士（建設部門・都市及び地方計画）。
1971 年東京工業大学大学院土木工学専攻修了。建設省入省、都市局都市計画課、同都市再開発課、同まちづくり事業推進室、北陸地方建設局、沖縄総合事務局、在イラク日本国大使館、千葉県、和歌山県、大宮市、北九州市、茨城県などを経て、2008 年より現職。ＪＵＤＩ（都市環境デザイン会議）会員。

栗原　裕
1954 年、東京都杉並区生まれ。シビルデザイナー。有限会社　ユー・プラネット　代表取締役。1979 年工学院大学専門学校建築科研究科卒業、（株）現代文化研究所、（有）佐野建築設計綜合研究室、（株）都市計画総合研究所、（株）アーバンプランニングネットワーク等を経て 2001 年より現職。
主たる仕事に、日光江戸村造成・排水設計、下館駅北口駅前交通広場設計、直江津駅北口駅前交通広場設計、東京本願寺牛久浄苑土木基本設計、隅田川（両国橋上流）左岸修景設計、神田川修景設計、北越谷駅東口駅前交通広場設計、河津バガテル公園設計・監理、越谷駅東口駅前交通広場設計、多賀大社絵馬通り景観設計等。
日本都市計画学会、土木学会会員。ＪＵＤＩ（都市環境デザイン会議）関東ブロック幹事。ＮＰＯ法人景観デザイン支援機構事務局長。一般社団法人パブリックデザインコンソーシアム理事。
＊第 5 回インタビューより主催者として参加。

フランコ・マンクーゾ Franco Mancuzo
ヴェネツィア生まれ、ヴェネツィア在住。建築家。永年ヴェネツィア建築大学（Iuavーistituto Universitario di Architettura di Venezia）教授を務める。同大学院と EMU(Europian Master on Urbanism)において産業遺産の保存活用プロジェクトを指導。ヨーロッパその他の多くの大学や研究機関においてセミナーや会議に参加。
自らの設計事務所マンクーゾ・セレーナ・アソシエーションで建築と都市計画の多くのプロジェクトに携わっている。特に公共空間の再生活用プロジェクトで大きな実績を残している。主たる仕事に、ヴェネツィア建築展新韓国館（Seok Chul Kim と共同）、カステッロのサンロレンツォ元修道院とジュデッカの元サンジョヴァンニ協会の修復（どちらも高齢者住居に転用）、パルマノーヴァのグランデ広場修復事業など。EU のプロジェクト「ヨーロッパの広場、ヨーロッパのための広場ーSquares of Europe, Squares for Europe」を主催。
受賞作に 2003 年グッビオ賞、2007 年ルイジ・ピッチナート賞、2008 年建築修復 TDA 賞など多数。

本インタビュープロジェクトを誠意と熱意をもって支えて頂いた山名清郷さんは 2016 年 10 月 19 日急死されました。心よりご冥福を祈ります。

目　次

まえがき

【１】調査報告「ヨーロッパの歩行者空間と中心市街地」

１−１．ヨーロッパの歩行者優先ゾーン - ３つの類型
１−２．ヨーロッパの歩行者優先ゾーンの構成 - ４つの類型
１−３．ヨーロッパの歩行者優先ゾーン整備の目的
１−４．ヨーロッパの歩行者優先ゾーン　デザインの要 - １０項目
その１．自己責任の社会である。道路の段差、交通標識、安全柵、植栽帯などの道路付属物がきわめて少ない
その２．歩行者専用ゾーンは歩道と車道の区分が全くない「歩車共存」
その３．カフェテラス、マーケットなどの道路占用が決め手である
その４．座って休むところが在る。心が休まる無用の空間がある
その５．町の中心を感じさせるシンボルがある
その６．物販店、飲食店などが並ぶ商店街がある
その７．歩行者優先は線（道路）の指定ではなく、面（エリア・ゾーン）の指定である
その８．駐車場が確保されている
その９．バス、トラム、メトロ、TAXI などの公共交通が良く整っている。
その１０．中心市街地に人が住んでいる。
（補足）　街歩きレポート：メルカテッロ・スル・メタウロ、ミラノ、ポツダム、ナポリ
１−５．ヨーロッパと日本、歩行者空間の考え方、在り方の相違点
１−６．ヨーロッパ、アメリカ、日本ー歩行者優先ゾーン整備の歩み

【２】現代ヨーロッパの広場に求められること - ３０の提言「憲章・ヨーロッパの広場」

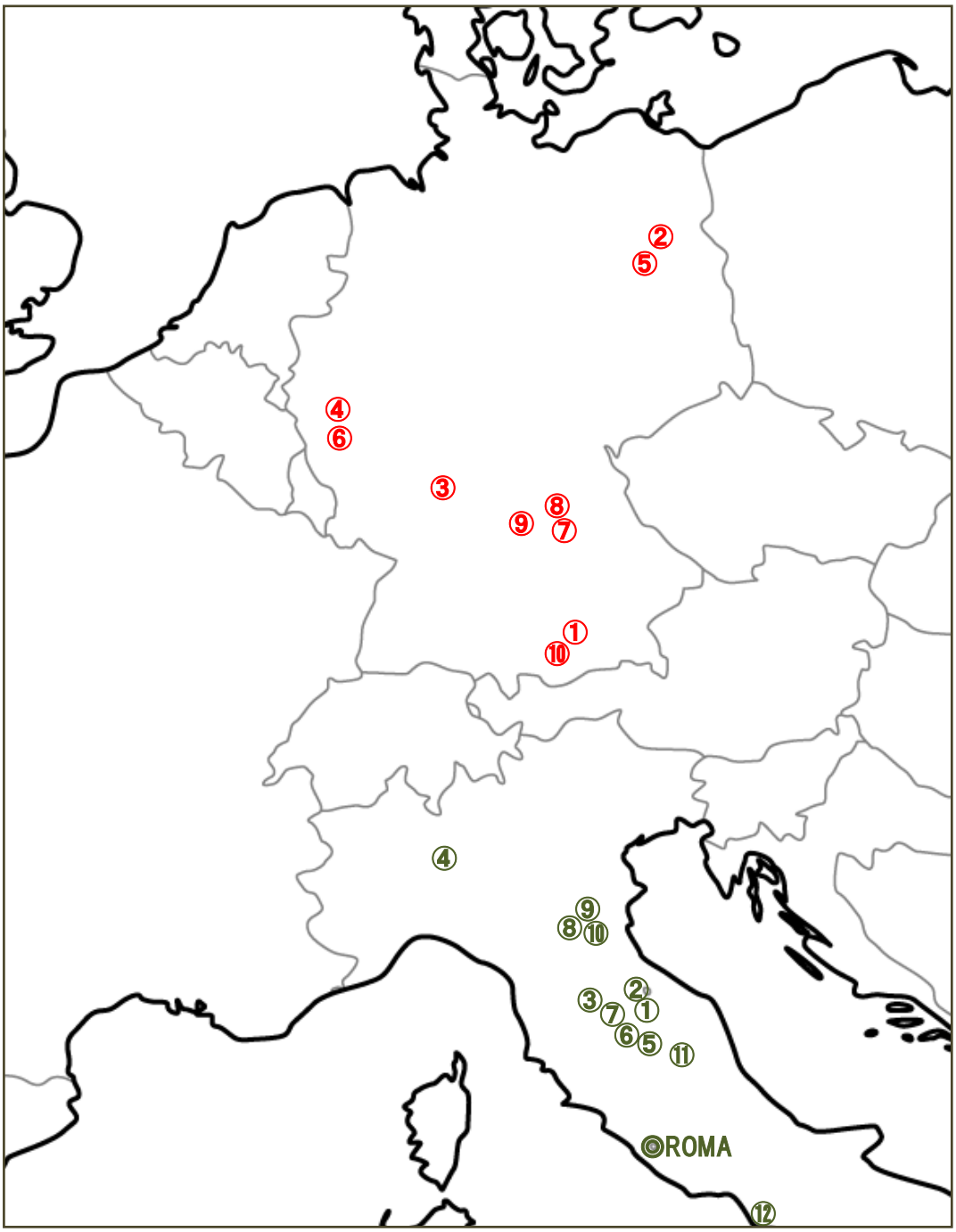
【３】インタビュー「日本の中心市街地と歩行者空間」

０．インタビューの要点
１．鳴海邦碩　「旭川買物公園と都市の自由空間」
２．高橋志保彦「横浜・馬車道に始まった、歩行者空間 デザインの極意」
３．梅本正紀　「歩行者モールが結ぶ、福岡＝博多の心意気」
４．栗原　裕　「越谷駅東口『駅前交通広場』は、ここが新しい中心市街地です」
５．南條洋雄　「横須賀、狭山市に見る、日本ならではの上出来の歩行者空間」
６．中野恒明　「職住近接のコンパクトシティに、今こそ本気で取り組もう」
７．服部圭郎　「『金儲け』で考えると楽しい街は出来ません。ヨーロッパは『人』です」
８．蓑原　敬　「世の中は大転換する」
９．井口勝文　　提言：日本の中心市街地　再生の処方

あとがき

【1】 ヨーロッパの歩行者空間と中心市街地

イタリア、ドイツの事例都市　位置図



イタリア都市　①メルカテッロ・スル・メタウロ　②ウルビーノ　③フィレンツェ
④ミラノ　⑤アレッツォ　⑥サンジョヴァンニ・ヴァルダルノ
⑦フィッリーネ・ヴァルダルノ　⑧ボローニャ　⑨フェッラーラ
⑩フォルリ　⑪ペルージア　⑫ナポリ

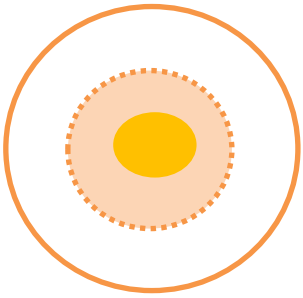
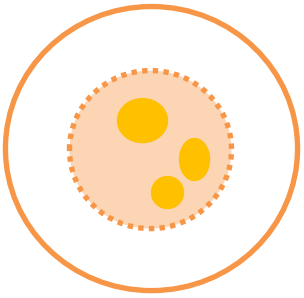
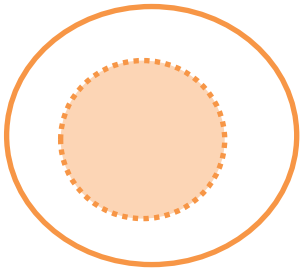
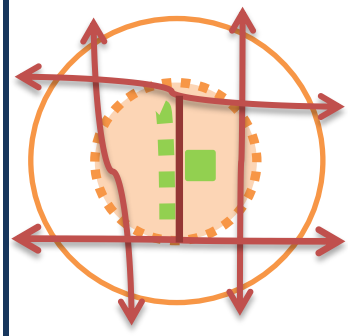
ドイツ都市　①ミュンヘン　②ベルリン　③フランクフルト　④ケルン
⑤ポツダム　⑥ボン　⑦ニューレンベルグ　⑧バンベルグ
⑨ヴュルツブルグ　⑩スタンベルグ

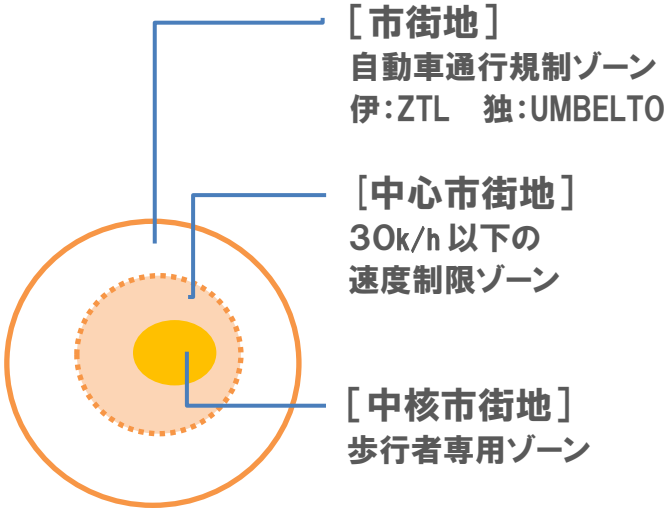
【1－1】歩行者優先ゾーン - ３つの類型

＊写真はミュンヘンとミラノです

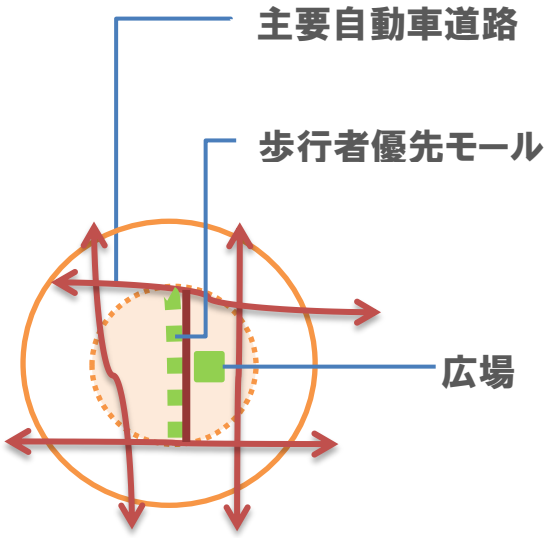
〈歩行者ゾーン〉 歩行者専用ゾーン	〈30 キロゾーン〉 速度制限(30k/h)ゾーン	〈交通規制ゾーン〉 自動車通行規制ゾーン
		
		
		
＜道いっぱいに道路占用＞ カフェ、屋台、ベンチ、市場（毎日）	＜しばしば歩道を道路占用＞ カフェ、ベンチ、市場（定日）	＜ときどき歩道を道路占用＞ 店先にカフェ
特定の自動車以外は 通行禁止 自転車の通行は 概ね可能	自動車の速度を ３０k/h～５k/h に制限 自転車の通行は 自転車道、車道または歩道	環境基準に適合の自動車のみ 進入可 歩行者優先は全域が対象 自転車の通行は 自転車道、または車道
歩行者最優先で 歩車の通行区分が無い	歩車の区分がある： 自動車｜自転車｜歩道 または 自動車＋自転車｜歩道 または 自動車｜自転車＋歩道	歩車の区分がある： 自動車｜自転車｜歩道 または 自動車＋自転車｜歩道

【1-2】歩行者優先ゾーンの構成 - ４つの類型

歩行者専用ゾーン 集中型	歩行者専用ゾーン 分散型	速度規制（３０ k/h） 歩行者優先型	歩行者優先 モール型
			
〈イタリア〉 ボローニャ （人口約 37 万人） フィレェンツェ （36） ペルージア （17） フェッラーラ （14） フォルリ （12） フィッリーネ・ヴァルダルノ （1.7） 〈ドイツ〉 ミュンヘン （140） ニュールンベルグ（50） ボン （30） ヴュルツブルグ （13） ポツダム （16） ＊フランクフルト （70）	〈イタリア〉 ミラノ （130） アレッツォ （10） ナポリ （） 〈ドイツ〉 ケルン （100） バンベルグ （7）	〈イタリア〉 ウルビーノ （1.5） サンジョヴァンニ・ヴァルダルノ（1.7） メルカテッロ （0.14） 〈ドイツ〉 スタンベルグ （2.1）	〈ドイツ〉 ベルリン （340） ＊フランクフルト （70）



＜自動車使用を抑制し、人と車が混在する町＞



＜車社会を前提に、人と車を分離する町＞

【1-3】歩行者優先ゾーン整備の目的

日本の価値観への問題提起	ヨーロッパの歩行者空間整備の目的	ヨーロッパの歩行者空間対策
我々はあまり自覚していない？	自動車の使用を減らす CO_2 環境対策	・歩行者道 ・自転車道 ・公共交通 ・駐車場 等の整備
我々はあまり好きではない？	みんなで屋外の生活を楽しむ	・美しく快適な歩行者空間の整備 ・市場・カフェ・ベンチなど多彩な道路占用
我々はあまり関心が無い？	都市のアイデンティティ 中心市街地の活性化	・町並み整備 ・文化振興 ・商業活性化 ・住環境整備

【１−４】歩行者優先ゾーンのデザイン - １０の要

その１　自己責任の社会である。道路の段差、交通標識、安全柵、植栽帯などの道路付属物がきわめて少ない



写真の場所はミュンヘンの名所、ケーニッヒ広場正面の一画。複雑な５叉路の信号機付き交差点。人、自転車、車（大型車も！）の通行量がかなり多い。そんなところで、

- 歩道・車道間の安全柵が無い。
- 道路照明も決して多くない。
- 歩道・車道の段差が低い（横断する広い範囲が３cm、その他は１０cm 前後）。
- 道路の白線が目立たない。
  横断歩道のゼブラ無し。車線の表示が簡単で少ない。歩道部の歩行者／自転車の区別が無い。
- 交通標識がほとんど見当たらない。
  目立つのは人と車に「（自己責任の）注意」を促す 2 枚の赤い▽の標識。
- 車道部分と歩道部分の色と明度に大きな差が無い。
  車道のアスファルト、歩道の敷石がともに無彩色で、明度差も少ない。点字ブロックは無い。

その２　歩行者専用ゾーンは、歩・車道の区分が全くない「歩車共存」

●歩行者、自転車、自動車（許可車）、TAXI、バス、トラムが**混在している**。全てが歩行者のペースで通行する、これがルール。

●したがって歩道・車道・自転車道・トラムなどの通行区分は無い。フラットな道路面があるのみ。



FORLI


MUNCHEN

通行の優先順位は、ごみ収集車(作業中後続のトラムは黙って待つ)＞トラム＞人＞自動車

その３　カフェテラス、マーケットなどの道路占用が決め手

●カフェ、屋台、マーケット、大道芸。様々な道路占用を認める仕組みが整っている。

●欠かせないのは、オープンカフェとベンチ（またはその代用となる座れる場所）である。





その４　座って休むところが在る。心が休まる無用の空間がある





その５　町の中心を感じさせるシンボルがある。

●個性的な町並み、大通り、広場など、**空間の存在**そのものが町のシンボルとなる。

●教会、市役所、モニュメントなど**機能やモノの存在**が町のシンボルとなる。


San Giovanni Valdarno


URBINO

その６　物販店、飲食店などが並ぶ商店街がある

●道路占用のカフェ、レストラン、屋台店、市場がつくる賑わいが欠かせない。

●商業地は大型店よりも、路面店が主体である。客は店内よりも外の道を歩く。

●来客のための駐車場、路上駐車、駐輪の仕組みが整っている。



商店街の通り。地下鉄駅へ降りるガラス張りのエレベーター―シャフトが見えている。



路上駐車（時間制限あり）が公共駐車場として計画的に設けられている。

その７　歩行者優先は線（道路）の指定ではなく、面（エリア・ゾーン）の指定である

●使われている交通標識は、歩行者（専用）**道路**の指定ではなく、**ゾーン**の指定である。



▲下記の条件でこの先　車の進入禁止



▲車の進入可。但し速度制限３０k/h 以下



▲下記の時間以外はこの先　歩行者専用



▲下記の条件でこの先　歩行者専用



▲この先交通静穏地区（都心居住地区）。



▲この先交通静穏地区（都心居住地区）。



▲FORLI の歴史的中心市街地　交通規制図。歩行者専用道路、駐車場、路上駐車の規定が識別されている。

その８　駐車場が確保されている

●都心に大型の駐車場が用意されている。

●歩行者専用ゾーン以外では、路上駐車の仕組みが定着している。これもまた、歩車共存のやり方のひとつである。

▼AREZZO は中心市街地の外（丘の下）に大規模な公共駐車場を持っている



丘の上の中心市街地まで約１００メートル







スロープとエスカレーターが用意されている



上がったところがいきなり、大聖堂広場

▼STANBERG 路上駐車も公共駐車場のひとつとして位置づけられている



その９　バス、トラム、TAXI などの公共交通が良く整っている

●待たずに乗れる。低床式で乗り易い。混み合ってなく、ゆっくり乗れる。歩行者と共存している。







その１０　中心市街地に人が住んでいる



▲NILANO　中心市街地すぐ裏の住宅地（交通静穏地区に指定されている）。
幼稚園、小、中学校もある



▲NURNBERG 中心市街地すぐ裏の住宅街（交通静穏地区に指定されている）

（補足）　街歩きレポート

●街中がカフェテラス。
皆で、外で、食べたり飲んだり。それだけで人は楽しめる。そのために人は街に出てくる。





ミラノ・ブレラ地区の歩行者専用ゾーン。路地は椅子とテーブルと人と自転車で混み合っている。





ポツダム・ブランデンブルグ通り。のんびりとくつろぐために人はここにやってくる。

●道いっぱいに広がった椅子とテーブル。道路は[通行のためだけ]にあるのではない！　使い方次第で街はこんなに楽しくなる。
●救急車や消防車の活動に差し障り無いのか？　それはその時に何とかしよう、、、そんな大人の常識があるんでしょうね、きっと。

日本ではイオンモールが
立派に
その役を果たしている？

日本では道路は
通行のためにしか
使えない！

●街なかにタダで座れる場所が用意されている。待ち合わせに、ちょっとひと休みに、ひとりぼんやり時を過ごすために、街に無くてはならない場所だ。









左上：フォルリ、その他は：ケルン　街なかに何もない無用の空間があると、人は安心する。心が休まる。



（左）ミュンヘン、市役所裏の広場でくつろぐ市民。日向ぼっこをする、子供を遊ばせる、乳母車で散歩する、車椅子で通行する、家族でくつろぐ、ひとりでくつろぐ。そんな人たちに交じることで安心する。そのために人は街に出てくる。好きな間所へ持って行ける軽い肘付きの椅子が置いてある。

●イタリア、メルカテッロは人口たったの 1400 人。そんな町にこの夏、大都市ミラノ張りの（？）歩行者専用ゾーンがつくられました！

●「歩行者優先のまち」がヨーロッパの常識になっている証拠です。





車が全く通らなくなった中心市街地。以前にもまして、長閑な町になりました。誰に聞いても「よくなった！」と大満足。ちょっと不満なのはここでもやっぱり、広場に面する商店主。





週末は車の「通行と駐車」を禁止。一本の標識を立てただけで町は天国になりました。貸自転車も用意されている。ミラノか？と思うほど歩行者優先のメニューに忠実。

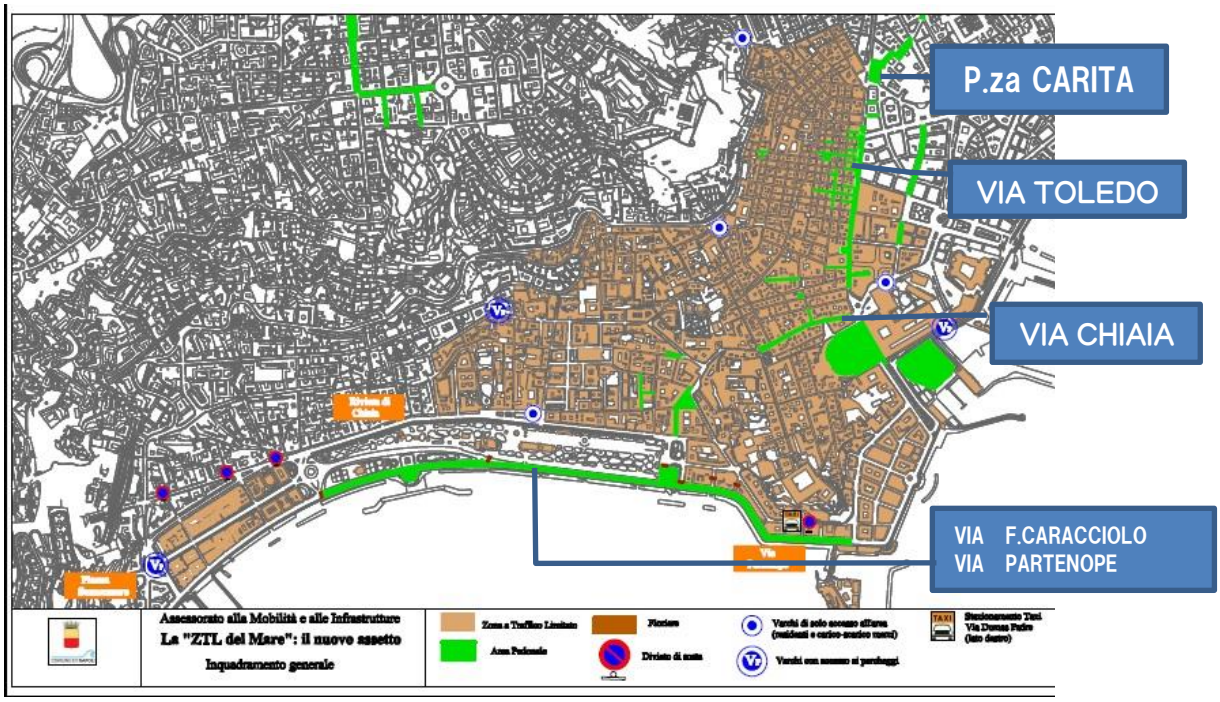




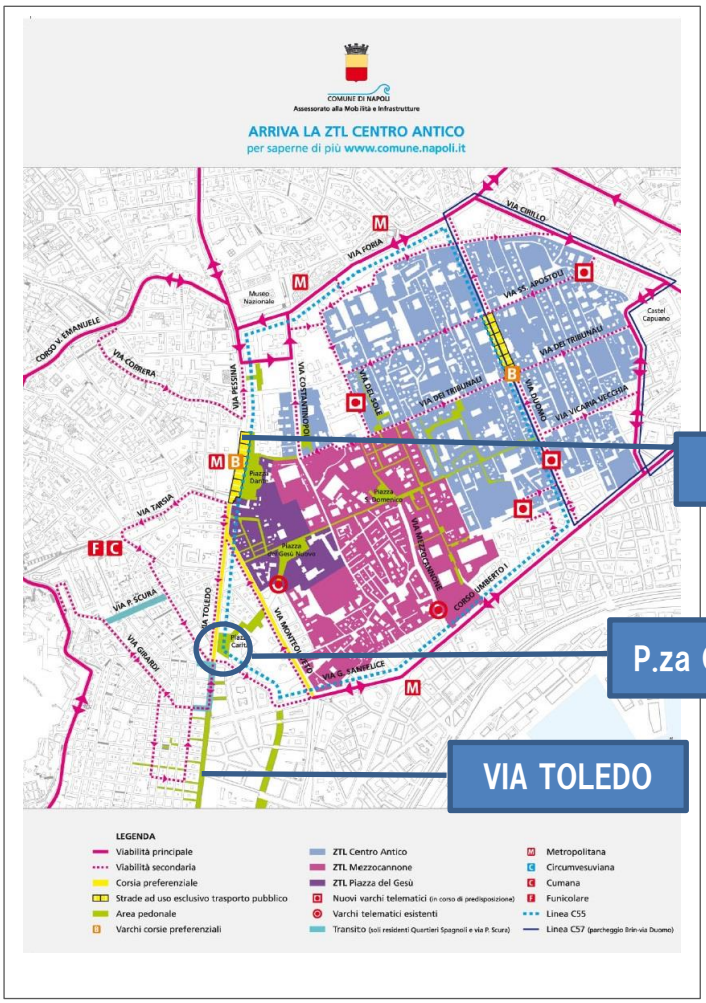
ちょっと淋しかった通りにテーブルと椅子が出てきて、夜がとてもにぎやかになりました。交通規制が自治体の権限でフレキシブルに対応出来るところが日本との違い（交通警察は自治体に所属している）。

●ナポリは自然体で「歩行者の街」になっている。

さすがナポリ！と言うべきか、やっぱりナポリは・・・と言うべきか、ヨーロッパの歩行者専用ゾーンもナポリに来るとこうなる、という報告です。
ナポリの歩行者専用ゾーンは、自動車の通行が終日禁止の地区と、時間制の地区とで立派に！構成されています（Map 1、2)。今回は区別せずに合わせてひとつの歩行者専用ゾーンとして紹介します。
当然自動車の進入は「許可車・指定車」以外は禁止。でも、、あらゆる種類の許可車・指定車があるらしくて、どこでも勝手に色んな車が入って来る！！！
道路の「占用」は街の賑わいに欠かせませんが、ここではとてもルールがあるとは思えません。勝手に街に「はみ出し」ています。商品、椅子やテーブル、お菓子の陳列棚、グラニータ(カキ氷)、難民の出店、屋台、モーターバイク、ゴミ箱などなど、そしてみんな楽しそう。夕方の制限時間を過ぎると、人と自動車が混在するスーパーカオスのナポリが復活しますから、ナポリでもやっぱり歩行専用ゾーンは存在価値があるのでしょう。日本でもあまりシビアに考えずに、ナポリ並みの適当な歩行者専用をやってみたらどうでしょうか？　でも、これって日本人が一番苦手なやり方かもしれませんね。



Map 1. NAPOLI 海岸地区の歩行者空間・交通規制図
緑が終日歩行者専用ゾーン。ベージュは ZTL（交通規制地区。時間制歩行者専用を含む様々な交通規制が組み合わされている。原則速度制限 30km/h）



Map 2.　NAPOLI 歴史的中心市街地の歩行者空間・交通規制図

緑が終日歩行者専用ゾーン。黄色は時間制限歩行者専用ゾーン。
濃い紫、薄い紫、空色は地区別の ZTL（交通規制地区）



海岸地区と歴史的中心市街地を結ぶトレド通り VIA TOLEDO は＜終日＞歩行者専用地区と＜時間制＞の混合。街一番のメインストリートだ。



NAPOLI 海岸地区の歩行者専用ゾーン。アスファルトの広い車道があるが、車は通らない。タクシーの進入も厳しく抑制している。そのおかげでナポリ湾の風景がゆっくりと見渡せる。湾の向こうにヴェスビオ山が望まれる。人通りはまばらでのどか。これは風景を守るための車の進入禁止であることが分る。







NAPOLI VIA TOLEDO 北側地区
9:00～18:00 は歩行者専用になる。歩道と車道の段差は 5～6cm。
勝手に置いたとしか思えない椅子とテーブル。日傘のあるカフェは道路の占用許可を取っているはずだが、専用の範囲はどう見ても曖昧。交通規制の下を堂々と行き交う車たち。居住者、商用の自家用車は勝手に動けるらしい。グラニータ（カキ氷）に群がる人達。道にはみ出したテーブル。置き去りのモーターバイク。難民の出店。配送車らしい車。皆がとても気楽で楽しそう。













NAPOLI キアイア通り VIA KIAIA は＜終日＞歩行者専用地区。2 階から上はアパート。
歩行者専用地区の標識は付いてはいるのだが、よほど注意しないと見逃してしまう（左下）。荷捌きの車が 2 台。そこへ得体の知れない乗用車が来て立ち往生（左中）。何でこの時間に荷捌き車が入ってこれるのか？これは運転手つきのレンタカーではないか？　運転手つきのレンタカーはタクシーと見做されるから入ってこれる（あくまでも私の想像です）。こんな猥雑な通りが結婚記念写真の場に相応しいのか？（右中、全く余計な感想です）。繁華街は、さらに細い路地につながっていく（右下）。ここではあらゆるものが道に「はみ出し」ている。



NAPOLI トレド通り VIA TOLEDO は歴史的中心市街地の＜時間制＞歩行者専用地区。
夕方 6 時を過ぎると一斉に車が入ってきて、街は何が何だか分からなくなってしまう(上)。この様変わり様を見ると、**歩行者専用空間が街を蘇らせる特効薬！**であることが分る。







(上右)ナポリの晴れ舞台は、やっぱりナポリ湾の海岸通り VIA F.CARACCIOLO と VIA PARTENOPE 。結婚の記念写真がよく似合う。この通りに車を入れない訳も納得。
(左上)「配送特急便」と記した宅配便。歩行者専用ゾーンへも時間に関係なく入って来る。
(左下)ヨーロッパの歩行者専用の街のシンボル的存在が **警察官（ポリス）**。日本のように怖い**監視役**ではなく、「私が見てるから大丈夫よ」という**見守り役**。目立つところに必ず立っている。

【1-５】ヨーロッパ(イタリア、ドイツ)と日本、歩行者空間の考え方、在り方の相違点

注：テーマは現代の日常の都市空間です。一般論、文化論ではありません.

		〈ライフスタイルの傾向〉	〈社会の傾向〉	〈結果としての都市空間〉
1 自然との共存	日本	定常的な快適環境を望む	人工環境(雨が降らず空調された空間)を志向する 屋内を好み、屋外を避ける	アーケード、アトリウム、ドームショッピングセンター、ロードサイドショップ、屋内のフードコート
	伊独	季節・気候の変化を楽しむ 陽に当たることを楽しむ	自然環境を志向 屋外の生活を好む	歩行者優先中心市街地の形成 歩行者専用ゾーン 広場、公園、屋外のカフェテラス
2 コミュニティ	日本	通常はコミュニティに無関心	親しい仲間とだけ付き合う 仕事社会（たて社会)、同好会、ネット社会、閉じこもり 自治意識希薄	町の中心が無い、意識されていない（中心のない郊外の市街地が拡大） 碁会所、文化教室、ママカフェ、スポーツクラブ、ゴルフ場
	伊独	コミュニティを楽しむ	地域社会（よこ社会）のお付き合いが生活の軸 地域社会の自治意識が強い	町の中心が在る。中心市街地が在る。 町のカフェ、バール、レストラン、広場
3 安全管理	日本	安全な社会を要求	安全はすべて管理者の責任	歩車分離の徹底
	伊独	安全な社会を志向	最終的な安全は自己責任	歩車共存
4 居住地志向	日本	郊外居住、一戸建て住宅 近年は都心居住､都心型マンションが増加	趣味的生活を楽しむ 家族団らんを楽しむ	静かな住宅地
	伊独	都心居住、都市居住	家、庭の手入れを楽しむ 趣味的生活を楽しむ 家族、友人との団らんを楽しむ	ひと気のある住宅街
5 休息	日本	じっとしてるのが嫌い (安息日の習慣が無い)	公園へ行く、自然を楽しむ 家に閉じこもる 家族で買い物に出る	郊外の自然、身近な公園、ゴルフ場 大都市の中心市街地 郊外のショッピング・センター
	伊独	のんびりする時間が欲しい (安息日の習慣が在る)	公園へ行く、自然を楽しむ 家ですごす 街へ行く、街を楽しむ	中心市街地の華やかなショーウインドウ、レストラン、カフェ、ビアホール、美術館、図書館、公園、広場
6 買物	日本	買物好き	大資本系の商業施設が充実 休日は店の稼ぎ時	チェーン店、郊外店などの大型の企業店舗が集積。小規模店舗は衰退。
	伊独	買物好き	個人経営の店、レストランが魅力 休日は店（物販店）も休み	中心市街地の商店街、市場が元気
7 公共空間の使用	日本	お祭り､イヴェントのときに使って楽しむ	公共空間の使用は許可制 関係官公庁が縦割り管理 寺社の境内の使用は寺社の許可が必要	通常の公共空間は通行のみの用地 公共空間、境内の使用は一時的に許可する
	伊独	お祭り､イヴェントだけでなく日常的に使って楽しむ	公共空間の使用は市民の権利 基礎自治体が一元管理	道路、広場の占用使用が習慣、制度として定着している 道路、広場の使用は都市計画の一部
8 自動車	日本	自動車は便利な必需品	自動車社会を推進＝環境問題に技術的に対処	中心市街地の歩車分離、都市の郊外化（ショッピングセンター、ロードサイドショップの展開、住宅開発）
	伊独	自動車は便利な必需品	自動車使用を制限＝環境問題にライフスタイル、都市政策でも対処	都市の交通体系の整備 （歩行者優先、公共交通の整備）

ヨーロッパ(イタリア, ドイツ)と日本の歩行者空間の考え方、在り方の相違点。そこを解ったうえで日本の中心市街地、歩行者空間のこれからの可能性を考える。その違いをインタビューの素材として投げかける。

１．自然との共存

伊独■自然の空気と太陽を求めて外に出る。

窓が小さくアパート形式の住まいでは外の空気を吸うには自分の家から外に出るしかない。ということもあって彼らは戸外の生活を楽しむライフスタイルが普通になっている。気候が良くなると喜んで外に出てくる。陽に当たり、お喋りをし、黙って街を眺め、オープンカフェに座る、屋台の市が立つ。風に当たり、陽に当たり、空を眺めて、都市の自然を街の広場や通りで満喫する。

日本■空調の効いた屋内に居て外の庭を眺める。

庭付き一戸建ての伝統を受け継いでいる我々は、縁側に座って自分の庭を眺めるライフスタイルのＤＮＡを持っている。屋外に出て自然に積極的に触れようとはしない。だから日本では雨が降らず風も吹かない室内で、カフェやショッピングモール、アトリウム、アーケードが充実している。植栽帯や街路樹が日本の都市の自然である。それは室内や車内から時々眺める自然である。

２．コミュニティ

伊独■ヨコ社会のつながり−中心市街地はそれを保証する場になる。

家族と地域社会のつながりが生活の基本。そこに楽しみも生き甲斐もある。だから道路や広場、公園のオープンカフェが街には欠かせない。

日本■タテ社会のつながり−様々なつながりの場所があって、必ずしも中心市街地を必要としていない。

仕事でつながる人間関係と地域でつながる人間関係。それを夫婦で分担してこなしている生活。碁会所、ゴルフ場、文化教室、スポーツクラブ、ランチレストランなどが交流の場所になっている。

３．安全管理

伊独■自己責任で成り立つ社会。

最終的な安全は自分で守らなければならない。個人の判断と行動の自由は自己責任の認識が前提である。人と車を分ける植栽帯や安全柵などが無い、歩車共存の街になる。

日本■安全は国が保障しなければならない。

安全を守る決まりと装備を整えるのは国や自治体の責任。国や自治体には安全を守る責任があり、手抜かりが在ってはならない。国や自治体に従うのが国民の責任である。歩行者と車の通行を明確に分ける、歩車分離の街になる。

４．居住地志向

伊独■中心市街地のアパートに住むのは魅力的な選択肢のひとつ。

街なかの共同住宅に住むのはポピュラーで伝統的なライフスタイルのひとつ。だから中心市街地に住宅があり、多くの人が住んでいる。子供が居て学校かあり商店がある普通の生活環境がある。

日本■中心市街地に住む選択肢は一部の層に限られている。

郊外の庭付き一戸建てに住むのが伝統的なライフスタイルだった。中心市街地には人が住まず、空き地や駐車場、空き家が増えてきた。最近高層マンションの都心居住が増えつつあるのは、新しいライフスタイルの芽生えとして注目すべき傾向。

５．休息

伊独■何もしないで、自分の時間を楽しむ。中心市街地にもそのような場所を求める。

安息日(日曜日は働いてはならない日)の習慣があり、教会にお参りした後はみんなでお茶を飲んだり食事をしながら、地域の交流を楽しむのが習慣だった。物販店は日曜日に店を閉めて働かないところが多い。何もせずにゆっくりと過ごせる癒しの場所が中心市街地にはある。

日本■休むために何かをしに行く。中心市街地は繁華街になる。

安息日(仕事をしてはならない日)の習慣が無い。休みの日は仕事以外の何かをするためにある。かって仕事のない休みの日は、神社のお祭りか、お盆・正月か、特別の日だった。賑やかな祝祭日だった。それが現代の催し(イベント)好き、人混み好きに引き継がれている。我々にとって中心市街地とは繁華街のことであり、繁華街で日常の鬱憤を発散するのが休息である。日曜日はすべての店の稼ぎ時である。ゆっくりと休息する癒しの場所は、中心市街地とは別のところに整えられる。

６．買物

伊独■買い物は本能を満足させる。しかし日曜日には物販店は(原則として)店を閉める。
個人経営の商店、市場出店が根強く続いている。市民がそれを支持している。だから中心市街地の商業が元気である。日曜日にはウインドウショッピングを楽しむ。

日本■買い物は本能を満足させる。日曜、祝日はすべての店の稼ぎ時である。
ナショナル、インターナショナルのチェーン店、大型商店が街の商業地を支配している。市民がそれを支持している。市場を開く場所が厳しく制限されており、流通体制は貧弱である。だから中心市街地の伝統的な商業は衰退し、代わって大資本の商業施設が華やかに進出する。

７．公共空間の使用

伊独■占用使用が都市計画の一部として定着している。道路や広場のオープンカフェや市場で街が楽しくなる。
道路や公園の占用使用は街の生活に欠かせないとして、都市計画の中で計画的に場所と用途、時間、使用料などが定められている。許認可権は基礎自治体の長(市町村長)にある。交通警察はそれに従う。中心市街地の楽しさは道路や広場で演出されている。街はオープンカフェ、市場の屋台、道化師で賑わっている。

日本■占用使用は原則として不可。賑やかな商店街を歩くことが街を楽しむことになる。
道路は人と車の通行の用に供するためにある。それ以外の用には原則として使用できない。使用の許認可権は警察庁にあり、自治体には無い。お祭り(イベント)時の道路使用許可が比較的得安いのは、日本の祭事の伝統か。街の公共空間が楽しく賑わっているのはお祭り(イベント)の時。普段の街はきれいで静かに納まっている。

８．自動車の使用

伊独■便利な必需品。市街地ではどこでも歩行者優先が常識になっている。
街なかでは出来るだけ自動車の使用を抑制して排気ガスの少ない環境を守り、排出 CO2 を削減する。そのために自動車の使用を不便にし、歩いて楽しい街、公共交通や自転車の利用が便利な街にする。だから「歩行者―自転車―自動車―公共交通―駐車場」の総合的な交通体系が整えられている。

日本■便利な必需品。車道ではドライバー優先になっている。
環境対策は電気自動車などの技術革新で対応する。歩行者の安全を守り、同時に自動車の通行は円滑な街にする。総合的な交通体系よりも、必要なのは道路の整備である。

【1-6】ヨーロッパ、アメリカ、日本における歩行者優先ゾーン整備の歩み

	'45 年～ '60 年代	'70 年代	'80 年代	'90 年代	2000 年～
イタリア	戦後復興＝開発の時代 保存活用の萌芽 1960/ROMA オリンピック 1964/URBINO 都市基本計画 1967/橋渡し法による歴史的中心市街地保護 1967/BOLOGNA 都市基本計画	歴史的中心市街地の整備が中心課題となる 1971/小売店立地法による中心市街地の小売店保護 1977/ブロカッシ法による建築制限	歴史的中心市街地の計画的整備（交通計画含む）が着実に進行 地方分権が進行 1985/ガラッソ法による景観規制強化	歴史的中心市街地の整備、活性化と自動車交通のシステム整備が進行 1990/新地方自治法	歴史的中心市街地の活性化、自動車交通システムの整備と規制強化が顕著に進行 中心市街地内の新市街地の整備が進行
ドイツ	スクラップアンドビルドの再開発、クルマ中心の整備、小売店の郊外化 1961/Fプラン 1962/建築利用令 1965,66/ケルン、エッセン、ミュンヘンの歩行者エリア整備プロジェクト	歩行者エリア整備ブームが始まる ゾーン 30 による歩車共存 1971/都市開発促進法が既成市街地を重視 1973/石油危機 1977/郊外の大型店舗開発規制	観光資源としての中心市街地とフェスティバル化批判 公共交通の復活、LRT の導入 1984～87/IBA による街修復と批判的復元	歩行者エリアの拡大 タウンマーケティング 自転車道ネットワークの整備普及 1996/コンパクトで混合した都市宣言	街の修復と多様化、楽しい中心市街地の実現が顕著に進行 自転車利用を含む交通システムの整備が顕著に進行
アメリカ	豊かなアメリカ 住宅の郊外化、都心の空洞化 1957/Spring Field 歩行者天国 1966/Mineapolls ニコレットモール スーパーブロックの都市再開発が進行	インナーシティ問題への対応 1974/ボルチモア・チャールズセンター 1978/サンフランシスコ pier39 1978/ボストン・ファニエルマーケット	都心の大型再開発 1982/サンフランシスコ・エンバーカデロセンター 1983/NY・ WFC サウスストリートシーポート BID 始まる	ニューアーバニズム（ポートランド、ミネアポリス） 1992/ボルチモア・インナーハーバー 1997/ミネアポリス・ニコレットモール再整備	ソーシャルキャピタル（地域力）の低下が進行 BID が流行
日本	都市の開発、再開発が始まる 1955～地下街建設 1964/東京オリンピック、新宿副都心都市計画決定 1962～商店街アーケード建設増加 1965/ショッピングセンターが出来る 1969/OBP新都心計画	モータリゼーションと都市の拡大が進行 1970/大阪万博 1972/旭川買物公園 1976/横浜馬車道、伊勢佐木モール 1973/石油危機 1974/大店法	バブルの都市開発が進行 1980/福岡都心軸モール 1984/シンボルロード整備事業 1985 国鉄分割民営化	JR 関連大規模開発が進行 1990/門司港レトロ 1990/幕張ベイタウン 1998/まちづくり 3 法	首都圏の大規模再開発 BID とオープンカフェ（丸の内仲通り、港区虎の門地区、新宿モア 4 番街、大阪グランフロント）

参考文献：
三浦詩乃「歩行者空間の変遷史」、都市計画 Vol.63 No.6、2014
エルファディング ズザンネ、「持続可能な都市交通に向けた道路空間の再構成に関する研究」、早稲田大学博士論文 2008
南部繁樹「アメリカにおける都市再開発の時代変遷」、(株)都市構造研究センターレポート、2008
工藤裕子「イタリアにおける国と地方の関係」、比較自治研究会調査報告、2008
鳴海邦碩「都市における自由空間の研究、第 2 章第 1 節」、京都大学博士論文 1979

【2】 現代ヨーロッパの広場に求められること－30 の提言

パドバ大学教授 Franco Mancuso 他による、「憲章ヨーロッパの広場」－建設と再生のための 30 の提言－を紹介します。

「広場」に関する提言ですが、ヨーロッパの広場と都市の関係を見るに、これを日本の「中心市街地」あるいはその中の「歩行者空間」と読み替えて参照することも出来ます。

30 の提言は、我が国の中心市街地において道路などの公共空間、あるいは公開空地のような公共的空間を**どのように使うべきか**、そのことによって都市がどのように魅力的になり得るかを考える、有効な手掛かりになるはずです。

30 の提言は以下の 3 点を前提にしてまとめられていると私は考えます。いずれも我々（日本）との間に大きな隔たりを感じます。

●広場（中心市街地）はヨーロッパ文化のアイデンティティとして欠かせない存在。

我々にそんな意識は薄い？
中心市街地＝商店街にすぎない？

●広場（公共空間、公共的空間）は多様な使い方に応えるべきである。様々な用途、催し、集会、デモに使うことが前提である。

道路は原則、通行の用にしか使えない。
公開空地で営業してはならない。
オープンスペースは［使う］より［眺める］に関心がある？

●広場（中心市街地）は屋外空間が主役である。

我々はアトリウムや地下街の方が好き？

「憲章ヨーロッパの広場」

ー建設と再生のための 30 の提言ー[1]

まえがき

大勢の市民が集まる広場。そのような広場を建設または再生することは、町の大小にかかわらず、自分が町の一員であるという市民の自覚を高めることにつながります。新しく建設するものであれ、既存のものを再生修復するものであれ、広場はその周辺の街並みに望ましい影響をもたらしひいては都市全体の格を高めることにつながる、象徴的な存在です。

「憲章ヨーロッパの広場」は新しい広場を計画したり、既存の広場を再生修復したりする際に配慮すべき提言を列記したものです。この憲章は以下の方々に活用して頂けるものと期待しています。官公庁の担当者、建築家、都市計画家、文化活動に関わる方々、そしてヨーロッパ文化のアイデンティティの基本である広場の活性化に関わる、あらゆる人々です。

ここに挙げた 30 の提言は、近年最も成功した多くの広場事業を対象に調査研究した結果得られたものです[2]。この調査研究は以下の 5 か国の調査機関、大学の参加を得て実施しました。尚、調査研究は「カルチャー2000」ヨーロッパ委員会の助成を受けています。

フランス：the Maison des Sciences de l’Homme de Parìs

ギリシャ：the University Aristoteles in Tessaloniki

イタリア：the University IUVA in venice,

the CIDAC. - Towns of Art and Culture Society - in Rome

ポーランド：the University Jagiellonian in Krakòw

スペイン：the Polytechnic University of Catalonia in barcelona

本調査研究は、「広場・ヨーロッパの文化遺産ー5 か国による共同研究」[3]と題して 2007 年、財団 the Maison des Sciences de l’Homme によって編集出版されました（ただし、本憲章はこの出版に含まれていません）。調査研究の成果は同年、ヨーロッパのいくつかの都市で「ヨーロッパにおける広場、ヨーロッパのための広場」と題する展示会を開催し、同時にカタログを出版しました。

署名：フランコ・マンクーゾ、ルチアーナ・ミオット、ジャン・ピエール・ミュレー
FRANCO MANCUSO　LUCIANA MIOTTO　JEAN - PIERE MURET

---

1 原題 The Charter of European Squares　30 recommendations for the creation or renovation of squares

2 調査研究に参加した 5 か国の中の 60 都市の広場を対象としている。詳しくは研究報告書「広場・ヨーロッパの文化遺産 - 5 か国による共同研究」（2007 年）を参照。

3 原題 The Square, A European Heritage－A Topical Survey of Five Countries

広場の建設、再生に関する 30 の提言

１．位置づけ
可能な限り広範囲に読み取った都市の文脈の中に位置づけること。すなわち都市の全体像の中に位置づけること。

２．場所性
広場の個性を確保すること。広場が持つべき本来的な役割、性格（genius loci）を見出し、それを強化すること。

３．変換
歴史的中心市街地において、住宅の街をオフィスやセカンドハウスの街に替えるような広場の再生事業は絶対にしてはならない。街角の商店や職人の仕事場が消えて無くなるようなことがあってはならない。高級なショップやカフェ、レストランが来ることによって、広場やその周辺に住む人々が住み慣れた生活を諦め、他の地へ移ってしまうようなことがあってはならない。

４．コンサルティングと参加
町なかであれ、大都市の都心であれ、小さな集落であれ、人びとの（住民の）の視点をないがしろにした都市開発、特に広場に関する都市開発事業は、決して成功しない。提案する広場を成功裏に導くためには住民の同意を得ることが必須である。すべての都市開発において、その住民は必ず計画に参加していなければならない。

５．使われ方
様々な使われ方を考慮に入れておくこと。その市民あるいは訪問者、年配者あるいは若者によって、また様々な時間帯（1 日の中の時間、曜日、季節など）において、広場とそこの施設がどのように使われるかを考察し、計算に入れておかなければならない。

６．歩行者空間
広場に自動車を全く入れない、入れるとしても一部分に制限すること。それによって市民が都市生活をゆっくりと楽しむことが出来るようになる。出会いの機会、新しいイベント開催の機会が増える。

７．公共交通と駐車場
皆が使える交通手段（トラム、地下鉄、バス）が広場に向かって集まっていなければならない。駐車場も備わっていなければならない。市民であれ訪問者であれ、彼らが広場を有効に使うにはそのことが必須である。駐車場の出入り口、地下鉄の出入り口、トラムやバスの停車場は正しく計画に含まれていなければならない。広場の運営活用を成功させるためには、都市の交通計画が絶対に欠かせない。

８．ネットワーク
都市と広場の様々なつながり方を正しく構成すること。歩行者の通路、アーケード通り、そして周辺道路網とのネットワークを正しく構成すること。

９．ユニバーサルデザイン
幼児、お年寄り、障害者が容易に通行出来なければならない。通路の段差や障害物に配慮せよ。階段があるときには手押し車や乳母車が通れるスロープを付けること。

10. メンテナンス
特に道路に関して、事業の始めから設備の維持管理に至るまで、メンテナンスに対する配慮を欠いてはならない。

11. 多様なニーズ
新しいニーズを触発し、多様なニーズに応えること。広場における商業活動や芸術活動（カフェ、レストラン、ショップ、仕事場ショップ、市場など）、文化イベントの開催（展覧会、演劇会、映画会など）、体育会や宗教行事、それらを活発にすることで広場の生活を活性化すること。集会やデモの場所に開放すること。

12. 使われ方の区分
舗装、ボラード、柵の配置、デザインによって広場の使われ方を区分することが出来る。しかしその際も、広場の中心部は何にでも使えるように空けておくこと。

13. 景観デザイン
広場自身の景観と広場から街に向かっての景観（広場に入って来る通りなど）をしっかりと表現すること。広場の空間構成、建築物、ランドマーク、街並みの眺め、自然風景の眺めをしっかりと把握しておくことはもちろん大切である。

14. ストック
そこに歴史的資産があるときには、それを大切に活用すること。それを事業に取り込むことで、広場の個性を強く表現することが出来る。

15. 歴史的認識の公開
事業において歴史の積み重ねを十分に配慮し、少なくともそれを市民に明らかにしておくこと。そのことは歴史に対する前向きのアプローチになる。都市の広場は殆どの場合、積み重ねられた歴史を持った存在であり、そのことを市民に伏せておくことは出来ない。歴史認識を共有することは、次の提言 16、現代建築にリンクする。

16. 現代建築
都市と同じように広場もまた常に変化に晒されている。新しいニーズや要望に応えて建てられる建築物は過去においても、そして今もなお、広場に顕著な変化をもたらす。明確に一体的に構成された建築群からなる歴史的な広場は別にして、変化をもたらす新しい都市開発は積極的に進められるべきである。ただし必ず既存の空間、建築の存在を尊重するという条件付きである。

17. ストリートファニチャー
広場に備えるストリートファニチャー（ベンチ、ごみ箱など）は最小限にすること。広場の真ん中には固定のストリートファニチャーを設置しないこと。ただし特別の用途のために造られ

た広場は別である。それぞれの広場に相応しい独自のストリートファニチャーを選ぶこと。可能な限り大量生産の製品は避けること。

18. 舗装材
舗装材の選定にあたっては耐久性とメンテナンスの容易さを考慮すること。滑りやすい材料を避けること（雨の時に危険である）。生態系への影響を最小限に抑えるために、出来る限り地元の材料を使用すること。

19. 環境照明
広場を際立たせ、用途に相応しい照明を設置すること。不似合いな大きさでかつ明るすぎる装飾的な枝付き照明灯は設置しないこと。快適な広場になるような照度と明度を選ぶこと。歴史的な広場では建築のファサードの照明が効果的である。様々な明るさの照明を計画することは不可欠である（夜のある時間帯は弱く、見せ場では強く）。

20. 電気配線
あらゆる種類のイベントに対応できる地中配線のルートを用意しておくこと（お祭り、市場や屋台、ダンスパーティ、コンサート、映画会など）。様々な用途に対応できる電源を備えておくこと（イベントの舞台、音響装置、映写装置、大画面など）。

21. 水
水による演出を取り入れたり、既存の水をより効果的に使ったりすることで広場の個性を強く表現することが出来る。しかしそれによって広場の中心部を塞いだり、使われ方を制限したりすることがあってはならない。

22. 植栽
過剰な植栽や不適切な配置の植栽にならないよう注意すること。配慮の足りない植栽は広場の景観を阻害し街並みの展望を妨げる。さらには広場を使うときの邪魔になる。

23. パブリックアート
広場に設置するパブリックアートの作品はすべて、十分に注意深く選ぶこと。作家はその空間の持つ個性を尊重しなければならない。期間限定の催しは別にして、作家は広場を彼らの作品の実験の場としたり、作品の展示場として使ってはならない。事実、広場は様々な変動に対応しなければならないのだから、彼らの作品が永久にその場所を完全に占拠するものではない。

24. フレキシビリティ
広場はいつでも新しい使われ方に対応出来なければならない。それ故に広場では、広場を特徴づける固定した置物は少なくし、その他はフレキシブルに置き換えられる置物であることが望ましい。

25. エコロジー
広場の建設、再生に際してはエコロジーの技術や手法を取り入れること。例えば、雨水を集めて散水や清掃用に使うべきであり、再生可能エネルギーが照明やその他のエネルギー消費に使われるべきである。広場自身の気候風土を考慮に入れることも有効なアプローチである。

26. 敷地
新しい広場を建設する場合、その敷地はその地域の街の広場として十分に役割が果たせるよう選定されなければならない。広場はアクセスが容易でかつその位置が分りやすくなければならない。

27. 方位
敷地の地理的条件（緯度、風向き、季節など）に加えて、方位、特に陽当たりについてよく配慮しておくこと。広場の機能との関係を別にして通常、陽に当たる場所は北に、日陰は南に設けるよう配置する。

28. 屋外空間
歴史的な広場の例にならえば、新しい広場もまた高密度な市街地の中に開かれた、屋外空間としてデザインすべきである。特に寒かったり、暖かい気候の街では屋根で覆われたり、部分的に屋根が架けられることもあり得る。

29. 道路
広場を対角線上に分断する通り抜け道路は設けないこと。一方、広場の端を通り抜ける道路は在ってもよい。

30. 建築
広場を囲む建築はその空間に馴染むようにデザインされなければならない。まず空間を形づくる線を引きなさい。その後にその空間の個性と特長を強めるような建築をイメージしなさい。

翻訳：井口勝文
翻訳は関西学院大学、加藤晃規教授によって招聘されたパドバ大学教授 Franco Mancuso による 2014 年秋の同大学の特別講義を聴講する機会を頂き、その後 Franco Mancuso 教授の直接の助言を経たものである。

【3】インタビュー

【インタビューの要点】

1・歩行者優先事業の都市計画における位置づけについて。

① 歩行者優先まちづくりの目的は何でしたか？

・商店街振興による経済効果。

・観光客誘致による経済効果。

・歩いて楽しい街づくり。中心市街地のまとまりを強くする。

・中心市街地のアイデンティティを守る。

・自動車の抑制による省資源、省エネルギー、ＣＯ２対策。

② 歩行者優先まちづくりはあなた自身の中で、あるいは役所で、総合的な都市計画として位置づけられていましたか？　面的な都市計画事業でしたか、線的な街路事業でしたか？　今後はどうすべきでしょうか？

・線的な街路事業の枠内であったとしたら、なぜ面的なまちづくりにならなかったのですか？　しなかったのですか？

・駐車場整備、公共交通整備、景観整備などを含む総合的な中心市街地の課題として実施した。なぜそうなったのですか？　その結果をどう評価しますか？

③ 車を全く通さない歩行者専用ゾーン（面的な整備）が実現しましたか？　今後はどうすべきでしょうか？

・車線を減少し（車道は残して）、歩道を拡幅する事業であった。

・歩行者専用道路、又は自動車進入禁止の道路として整備したが線的な街路事業であった。

・歩行者専用道路、又は自動車進入禁止の道路として複数の道路を対象に面的に整備した。

④ 歩車共存か？歩車分離か？　その議論はありましたか。

2・道路の構造、デザインについて。

④ 歩道と車道の段差（境界石）、安全柵、植栽帯、ボラードの在り方など、歩道と車道の一体化についてどのような議論があり、どのように実現しましたか？　今後はどうすべきでしょうか？

⑤ 道路とその付帯施設をシンプルに整理するデザイン的課題（いわゆる引き算のデザイン）にどう応えましたか？　今後はどうすべきでしょうか？

３・道路占用の可能性について（アーケードの通り、公開空地を含む）

① 道路占用（道路の使い方）についてどのような議論があり、どのように実現しましたか？ 今後はどうすべきでしょうか？

② カフェテラス、路上のベンチ、椅子、テント、商品のはみ出し、市場、屋台の営業、イベントの開催などをもっと自由に展開することは可能でしょうか？市民はそれを本当に望んでいるでしょうか？

⑥ 路上駐車、駐輪にもっと寛容になってもいいのではないでしょうか？

４・都市のオープンスペース（屋外空間）と日本人の生活習慣の関係について。

① 我々日本人は街の屋外空間を楽しむ習慣があるでしょうか？ アーケードやアトリウム、ガレリアなどの屋根のある屋内空間の方を好むのではないでしょうか？

② 日本に路上の（屋外の）カフェテラス、レストラン、ビアテラスなどは根付くでしょうか？路上の屋台や市場を街なかに広げることはもっと積極的にやってもいいのではないでしょうか？ その可能性はあるでしょうか？市民はそれを望んでいるでしょうか？

５・中心市街地再生の可能性について。

① 日本の本来の中心市街地はどこでしょうか？

商店街などの商業の中心地区？

夜の繁華街？ 駅前？

官庁街？

銀行などの事務所街？

神社、仏閣、城などの歴史遺産？

市民会館、図書館などのある文化センターやコミュニティセンター？

② ロードサイドや新市街地などに、旧来に代わる新しい中心市街地が生まれつつあると考えるべきでしょうか？

皆様の経験を振り返って、現実を踏まえた今後の可能性を語ってください。

① 2015.11.19 インタビュー

旭川買物公園と都市の自由空間

鳴海邦碩

■社会的、文化的な現象としての都市空間

私は大学に入ってずっと一貫して、街路とか広場に関心を持ってきました。建築学科にいたのですが、祭りが行われたり、市が開かれたり、人々が雑踏する街路や広場が面白いと思って、それがとても都市的な空間だと僕には思えたんですね。

設計とかデザインっていうよりも、そういう空間を社会的な文化的現象として捉える必要があるのじゃないかという風に考えて、都市の自由空間の研究もそういう観点でやりました。ですから空間を設計するという姿勢だけでなく、都市空間を社会的、文化的な現象として理解し、組み立てる観点が必要だというのが私の一貫した思いです。それで卒業論文、卒業設計から博士論文まで全部一貫して、空き地の問題を勉強しました。

これが卒業研究の京都のちびっこ広場です（図1）。この当時、日本の都市の自動車交通が増えて、自動車が路地というか、裏通りまで入るようになって、子供がたくさん事故で怪我したり死んだりしました。そういう時代でした。子供が安全に遊べる公園が足りないので、空き地をちびっこ広場にしようという運動が建設省の指導で起きて、主要な都市で取り組みが行われました。京都の大学にいたので京都市内を調べたのですが、市内には四〇〇箇所くらいちびっこ広場がありました。

そのころは卒論と卒業設計の両方やることになっていて、卒計は友人と一緒にやりました。これがそうです。京都の洛中洛外図を見ると車のない時代の都市空間が描かれています。洛中洛外図に描かれているような空間が今の町にもあるべきはないか、そういう考えで計画を提案したわけです（図2）。



図1京都のちびっこひろば 1961年

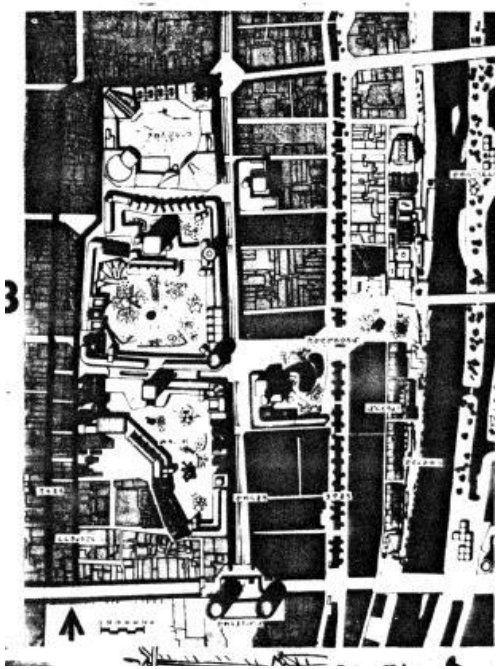


図2卒業設計「河原町みちにわ画」1968年

これが河原町通りで、これが裏寺町、これが新京極です。この寺がいっぱいあるところを再開発してミチニワや広場をつくって京都の中心市街地を改造する提案をしました。ここがミチニワで、ここは広場です。ミチニワは庭のような道、広場は周囲を建物で囲われた建築的なオー

プンスペースといった感じです。こうした２つの空間を考えて、京都の中心市街地を再構成しようという提案でした。

修士論文は「移動商業施設」で、露店や屋台を取り上げました。これも京都市を対象に、街路市や社寺境内の市を調べました。合わせて、テキヤというか、露天商組合のことも調べました。博士論文も空き地をとりあげました。自由空間という概念です。基本的に誰でも出入り出来て、利用できる空間のことです。そのころ地下街も出来ていて、地下街もオープンスペースの一種だと考えました。

そうした研究を進めていた時、これだと思われる図を発見したんです。アマゾンの未開部族であるシャバンテ族の集落の配置図です（図３）。白いところが人が踏み固めたところです。踏み固めたところに庭のような場所、それから道路のような場所もあれば、広場もあるんです。これが僕の着目した自由空間の原型です。

この図から未開の部族も住居以外にこれだけ多様なオープンスペースを持っているということを発見したんです。つまり、進んでいるとか遅れているとかいうのではなく、要はこういう空間が人が集まって住むのには必要だという、そういう考えに行きつきました。

自由空間研究では生活空間を構成する２つの空間要素を位置づけました。ひとつは「イエ」、それから「ミチ」です。「イエ」には勝手に人は入れないんです。デパートのように入っていけるところもありますけど、基本的にイエ的空間は閉じている。しかし外のミチ空間は基本的に誰でも歩き回れるという、そういう位置づけをしました（図４）。

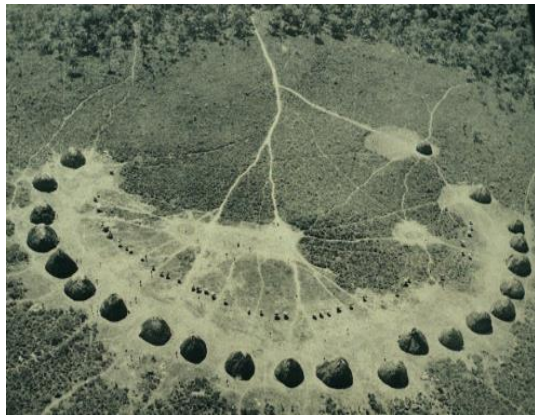


図３アマゾン、シャンバテ族の集落

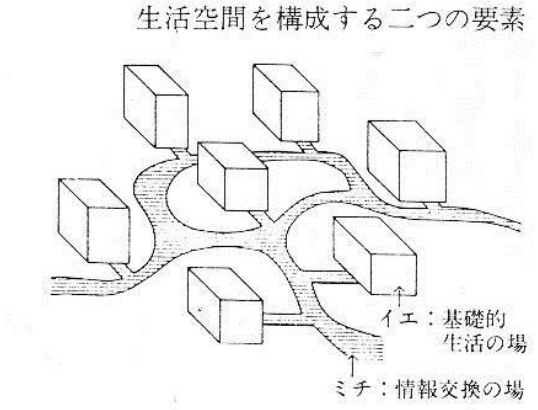


図４建物と建物の間の空間が都市に魅力をもたらす。

一九七一年、博士課程の時ですけど、高口恭行[1]さんと僕と一緒に大阪市の委託で都市の歩行者空間についての報告書を作りました。その中で道の空間を色々タイプ分けしました。広場的な道とパイプ的な道とか。パイプ的な道というのは通るだけの道という意味ですけどね。それによって都心的なエリアとそれ以外のエリア、それぞれに相応しいネットワークが組み立てられるべきだと考えました。四年生の卒業設計からあまり変わってないんです。今もあまり進歩してないかもしれない。

[1]高口恭行：建築家、一心寺長老、元奈良女子大学教授。

■革新市政の時代、市民が都市をつくった

一九六三年に旭川市で五十嵐広三さんが日本で一番若い市長になりました。三七歳でした。２年後に五十嵐さんが買物公園構想、「私は買物公園っていうのを作りたい！」というのを発表して、六年後にようやくその実験をやることになりました。

一九六九年八月、旭川市の中心部を通る平和通り（国道と道道）、長さ一キロメートルにわたる部分から自動車を締め出して道路をすべて歩行者に開放する実験をやりました。一晩の内に自動車が通らなくなって、平和通りが子供連れの家族で賑わう公園になった時は、皆が感動しました(図５)。

自動車を締め出したら楽しい商業空間が出来るだろう、ということは誰でも思いつくかもしれない。しかしそれを実現することは今でも並大抵のことではありません。しかもその当時、わが国では前例のない事業だったのです。関係諸官庁の賛同が得られずに難航しました。青年会議所や商店街、市役所の人たちが一致団結して粘り強く頑張って実験にこぎつけたのです。



図５ 1969 年８月 買物公園の実験。一晩のうちに平和通りから車が締め出されて、家族で賑わう買物公園が実現した。

歩行者優先事業に私が関わったのはこの時の旭川買物公園が最初です。当時京都大学に居た上田篤[1]先生のチームの一員でした。

実験が行われた一九六九年、現地調査に行って、一九七一年に旭川の商業近代化地域計画の作業部隊で報告書作り、同じ年に買物公園の恒久化基本計画づくりに参加しました。実施設計は市の公園課がやって、一九七二年に買物公園がオープンしました。

一九六九年の実験のときに示された買物公園の趣旨・目的は次のようなものでした。

①猛烈な勢いで普及する自動車交通から離れて豊かな人間性を確保するため。

②道北地域の中心都市〈旭川〉の魅力づくりを行うため。

③一五〇万の人々が住む道北地域の代表的な商店街の近代化のため。

[1]上田篤：建築家・都市計画家・京都精華大学名誉教授、元大阪大学工学部環境工学科教授。作品として「旭川市平和通り買物公園」の他に「大阪万国博覧会お祭り広場」、「橋の博物館」などがある。著書多数。

高度経済成長が急速に進むなか一九六〇年代後半～一九七〇年代前半にかけて、反公害や福祉政策、憲法擁護を訴える市民の運動が高まって各地に革新首長が相次いで誕生しました。一九七三年のオイルショックもあって、脱自動車社会、公害対策などの地方自治体の革新的政策が進んで、それがその後の中央政治でも一部反映されるという、そういう時代でした[1]。

その時代に五十嵐広三さんは社会党から旭川市長に立候補して当選しました。そして全国初の買物公園構想を推進しました。「地元の青年会議所や美術の仲間と話すうちに買物公園の構想が生まれた」と五十嵐さんは語っています。市民が自分たちで新しいものを造ろうという気持ちが、買物公園という“夢”を実現したと語っています。

一九六四年、革新系の飛鳥田一雄横浜市長の呼びかけで結成された全国革新市長会に五十嵐市長は参加しています。そういうところで政治団体の勉強会が多分あったんだと思います。例えば、昔の社会党ですね。社会党系にたぶん、後に横浜のアーバンデザインをリードする田村明とか上田篤先生もそうだし、社会学者の松下圭一とか相当なブレーンがいて、そういう勉強会に若い市長とかが出て勉強していたと思います。そういうところで五十嵐市長は上田さんと知り合って買物公園構想の相談を持ちかけた。それが上田さんが旭川買物公園に関わるきっかけになったのではないかと思います。

■日本を変えた旭川買物公園

実験のあと旭川市から上田先生に基本計画を考えて欲しいとの委託が来ました。

計画チームが編成され三つの案がつくられました（図6）。そのひとつがコミセ案、コミセは雪国のアーケードのことです。単純に公園にするって案、二階部分をペデストリアンデッキでつなぐという壮大な案の三案です。そのなかで将来構想としては、一応デッキ案が採用されたんですね。

コミセ（小店）案は僕が呼びかけて作った学生たちの提案です。コミセ（小店）は僕のふるさと津軽の伝統的な歩廊で、雪国はやはりコミセ（小店）だと考えました。

ペデストリアンデッキ案に決まりましたが、デッキは今すぐはつくれないのでまずは路面の設計をするということになって、基本設計では路面をゾーニングしました（図7）。パスゾーンとか、テラスゾーンとかギャラリーゾーン、シンボルゾーン。緊急車両が入って来る通りも設けました。ストリートファニチャーの提案もしました。しかし実施設計は市の公園課が担当して、まるっきり遊園地みたいになっちゃいました。ゾーニングのときの線形はある程度残っています。

実施設計で出来たのは本当の遊園地みたいなのが出来ました。公園化した平和通りを横切る道路は自動車は通さないということで、手前で回転して戻るようにクルドサックの交通システムを提案しましたが、結局公園を横断する自動車の通行は止めることはできませんでした。写真（図8、9）は出来上がってしばらくした後の様子で、自動車は通っていませんが自転車は通れます。ここで屋台とかそういうのを出すということを色々提案して議論したんですけど、そのような恒久的な道路占用はどうしても認められなかった。公園協会のおばちゃんが時々来て売るという、そういうことで手を打たざるを得ませんでした（図10）。

アーケードは残っています。歩車道の区分はないのですが、昔の歩道の段差は残ってしまいました。冬は道幅全体で雪祭りをやります。色々ごちゃごちゃ遊具があるし部分的には歩道の段

[1]革新首長の時代：一九六〇年代後半～一九七〇年代前半。この時期、飛鳥田一雄横浜市長（一九六三年～）、美濃部亮吉（一九六七年～）、大島靖大阪市長（一九七一年～）、舟橋求己京都市長（一九七一年～）、宮崎辰雄神戸市長（一九七三年～）、本山政雄名古屋市長（一九七三年～）の6大都市をはじめとして、多くの都市、府県で革新系政党の推薦する首長が誕生している。

差は残っているしで、今見ると大変賑やかなデザインになっています。それでも自動車が通らないから結構楽しめるわけで、日本初の歩行者専用道路事業は大成功だったと言って良いでしょう。買い物客も増えたし全国から大勢の人が見学に来ました。旭川買物公園の成功が、歩行者天国などその後の全国の歩行者優先事業に与えた影響は大きかったと思います。

僕らが直接関わる機会はなかったのですが、一九九八年から二〇〇〇年に旭川市は委員会を設置して検討し、リニューアルをしました。アーケードをとって、まったく段差のないフラットな路面に作り替えました（図11）。イベントをやりやすいようにしたということでした。当初の公園の遊園地的な雰囲気は殆んど無くなって、かなりシンプルな路面のデザインに変わっています。

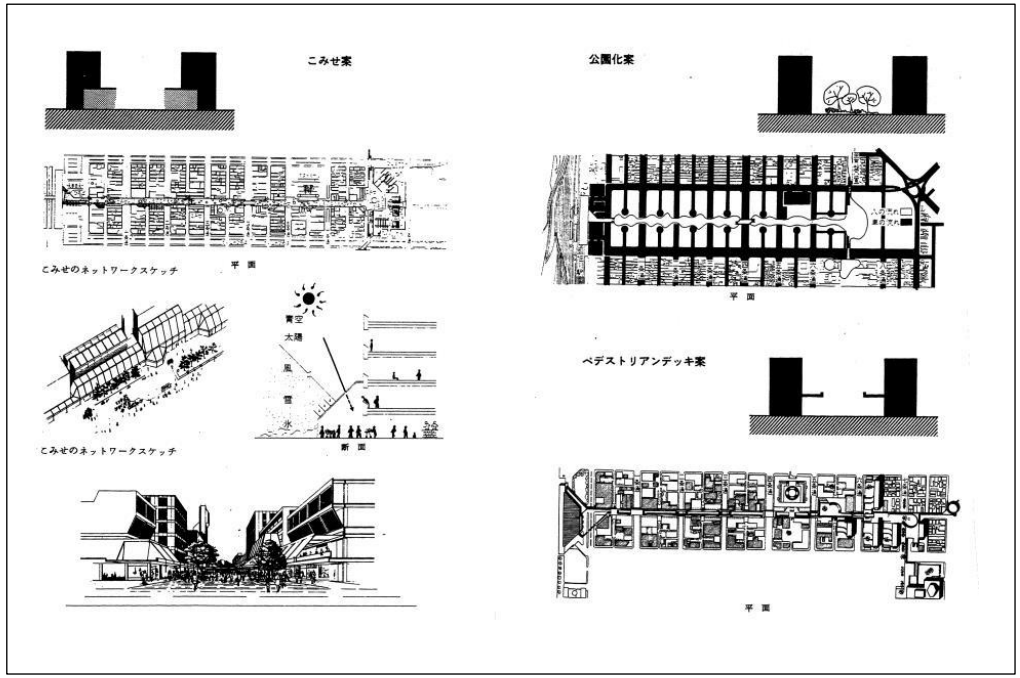


図6 買物公園 3つの代替案—こみせ案、公園化案、ペデストリアンデッキ案

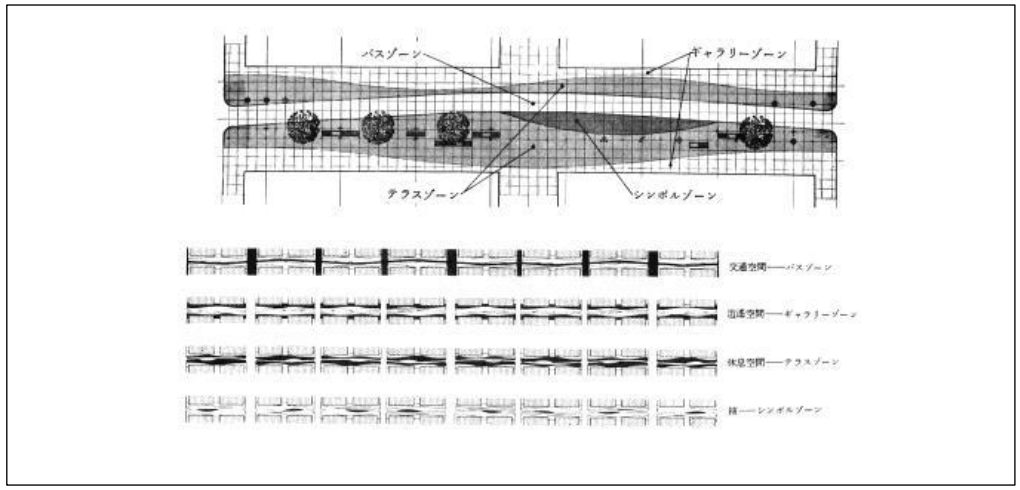


図7 基本設計—路面のゾーニングシステム。

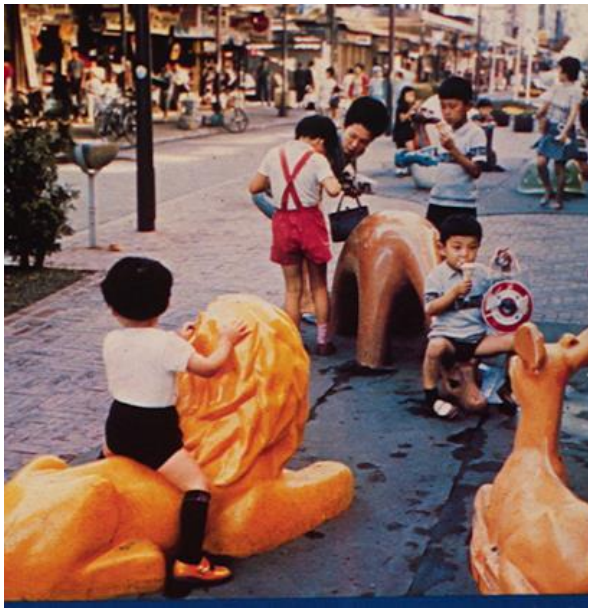


図 9 家族連れで賑わった旭川買物公園



図 10 屋台の恒久的な道路占用は許可されず、公園協会の臨時の屋台で妥協した。

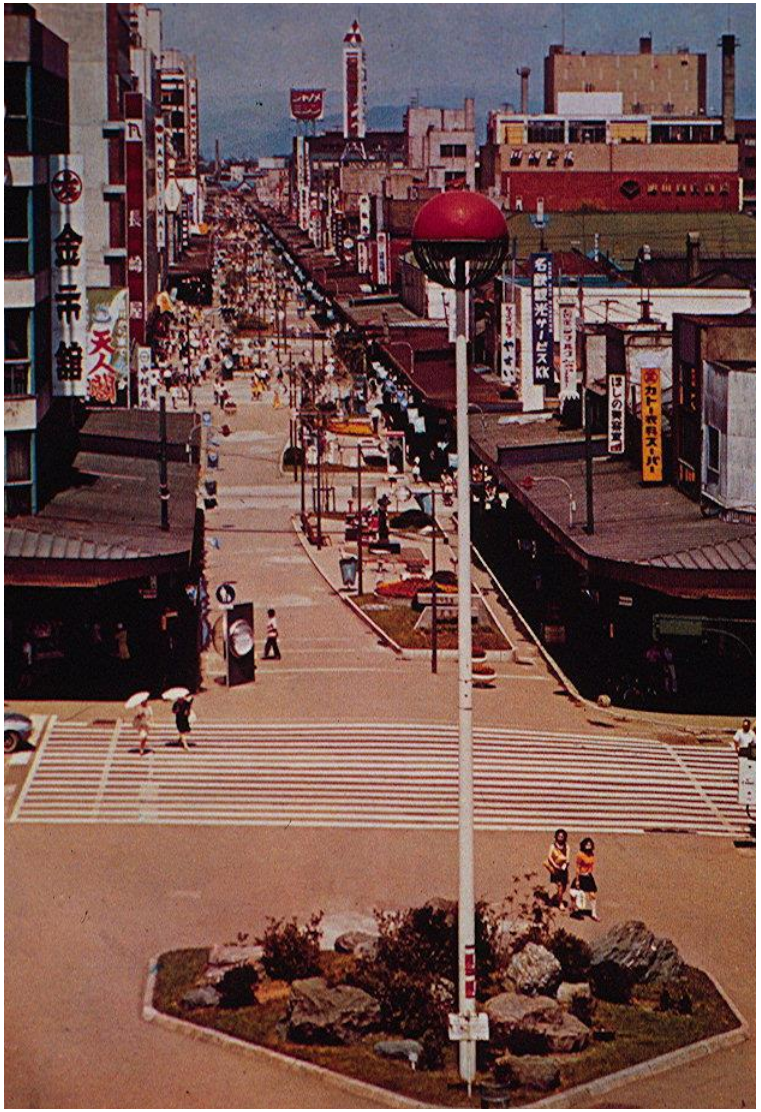


図 8 1972 年にオープンした旭川買物公園。



図 11 買物公園は 1998～2002 年にリニューアルした。

■日本人は屋外を楽しむ

屋外の生活を楽しむことが日本人は本当に好きだろうかということについては、自由空間研究でも取り上げたテーマです。昔から四季折々の遊山が日本人はとても好きだし、外で楽しむのは絶対好きなんですよ。お花見とかその代表ですね。浪花百景に描かれてる百枚の大阪の景色はみんな屋外の楽しむ場所です（図１２）。遊山の歴史はとても古いし、東アジアに共通しているという説もあります。屋外が嫌いというのはうそっていうか、それは違うと思いますね。京都でも鴨の河原で、中洲の賑わいがすごくて、ここで芝居小屋とか三味線やって、なかなか賑やかな場所でした。それから日本の都市では社寺境内が賑わいました。境内や参道には茶店なんかがたくさんあって、屋外は多くの人が親しんできた生活の場だと思うんです。お花見に代表される遊山と茶店でお茶を楽しむことは少し違うかもしれませんが、屋外で飲食というのは昔から楽しんできたと思います。茶店は今でいえばオープンカフェですね。今もそのことは変わらなくて、二〇〇三年に大阪御堂筋の公開空地でやったミニ社会実験、スプレムータイベントが好評でした（図１３）。スプレムータとはイタリア語で生ジュースですが、スプレムータを出すオープンカフェを開きました。これ結構人気だったですけど、こういう実験を続けて行けば恒常的にオープンカフェを出すことも、難しいけどやればやれないことはないという雰囲気になっています。大阪市も条例でそういうのを認めるようになってきています。

■都市の自由空間が日本の町を変える

高知の日曜市や輪島の朝市は良く知られています。賑わっています。露店市は修士論文でも調べたけど大阪にも東京にもいっぱいありました。修士のころは京都で一ヶ月に延四五〇箇所くらいでやっていました。最近いくつかチェックしてみたら、この露店市がフリーマーケットになっていました。昔の場所と大体同じところですが、路上ではない場所を探してそこに移って

やっています。京都のフリーマーケットなんかは若い工芸作家がデビューしたりする、とても面白い役割を果たしていたりします。

それから屋台村も結構あちこちで流行って、これの原型は台湾とかシンガポールですけど、日本でもどんどん起きてきています。福岡と呉の屋台が伝統的というか、歴史的にありましたけれど、駐車場を利用している帯広の北の屋台とかは結構新しい屋台です。ビルの間の空間を利用しているのが多いです。八戸のみろく横丁もそうです。

みろく横丁を立ち上げた人は面白い人です。東京の大学を卒業してマクドナルド社に就職したのですが、大量生産、大量消費、大量発注の事業形態に疑問を持って退職。そして八戸に戻ったら家業が食品容器を造る会社で、毎日捨てるものをつくっている。これはいかん、ちょっと考え直そうと、新しい業態を作って環境に配慮した商売をやろうと周りの人に働きかけて、そうした活動のなかからこの屋台村が生まれたそうです。

全国屋台村連絡協議会というのがあります。八戸みろく屋台が呼びかけ人ですが、北国の街の屋台が多くこの協議会に入っていて、まちづくりの有効手段として全国に注目されています。大阪の中崎町に道路を占用して賑わっているバーがあって、とても感じの良いバーです。ここは私道ですね。結構いい店で、こういうところで夕方、まだ明るいうちから一杯飲み出すといいなと思いますね。

創生研[1]でスプレムータとかリバーカフェの自前社会実験をやった経験を踏まえて、北浜の人たちが土佐堀川の河川敷で北浜テラスというのをやりだして、今九店舗ですか。北浜テラスは最初は厳しかったですが、それを乗り越えてだんだん広がってきました（14）。

公共的なオープンスペースの利用はあいかわらず厳しいですが、こうした試みがプラスに働いて、少しずつですが状況は良くなってきていると思います。

山本さんが関わっている、中之島漁港というのも面白いですね。埋立地の堤防沿いにウッドデッキを作ってテラスにして、屋外のオープンな食堂にしています（15）。

土地は半分が府で半分が国の所有ですけど、元々は税関の跡地で、明治に大阪港が開港したのは江之子島のこの場所だったのです。

日除けを作って、いい雰囲気です。これを山本さんとかが最初実験的に催して、今は結構長期にやれるようになっています。実験と称して何度かやり続けていくと行政も少しずつ折れてくるという、そういうことをみんな経験しているんですよ。

外で楽しめる気楽な場所がまだ大阪には少ないんです。ドイツの留学生と話した時に、「ドイツではお金をかけないで遊べるけど、日本の若者はお金をかける。カラオケとか酒場で二時間飲み放題とか。僕はお金があまりないのでちょっと困る」と話していました。お金をかけないでも楽しめる、都市の自由空間をもっと増やさないといけませんね。

■日本の中心市街地は独自の魅力を持っている。

中心市街地再生の可能性についてですが、僕は歴史的中心が中心市街地だと思っています。城下町では町人の町が中心市街地で、従って現在では商業地区が中心市街地になると思います。商店街はその商業地区の中心地区です。ロードサイドや新市街地などに新しい中心市街地が生まれるとは僕は思わない。

日本の都市はヨーロッパとは違うけども、日本の都市もまた歴史と魅力と文化を持っていて面

[1]都市大阪創生研究会：大阪の魅力アップを図りたいという思いで企業メンバーを中心に設けられた研究会。この会のワーキンググループがさまざまな自前社会実験を行なってきた。代表者は鳴海邦碩。２０１５年９月、中締めをした。

白さがあります。都市空間をちゃんと読み解けば、ヨーロッパとは質の違う面白さがあると思いますね。

たとえば日本の都市の特徴のひとつは、各地の商店街を中心とした界隈と呼ばれる特徴的なエリアがあることです。郊外でも鉄道駅の周辺に小さい商業集積が広がっていて、こういうのは海外ではあまり見ないですよ。歩きやすく活気のある街路が失われつつあるけれども、まだ日本には存在している。そういうのを愛好しているというのは事実だと思います。

■日本の中心市街地に新しい魅力が生まれている。

歩いて楽しい街路は魅力のある都市形成の牽引車であるというのは僕がずっと考えていることです。都市は歩いて楽しくないといけないし、街路は単にそれだけでは魅力的になれないから、楽しくなる状況を作らないといけない。

しかし、現実には、日本の都市では自動車化が優先したんですね。日本の都市はヨーロッパの都市に劣らず歴史は古いのですが、戦災で大きな被害を受けました。それも影響していると思



図 14 大阪北浜テラス

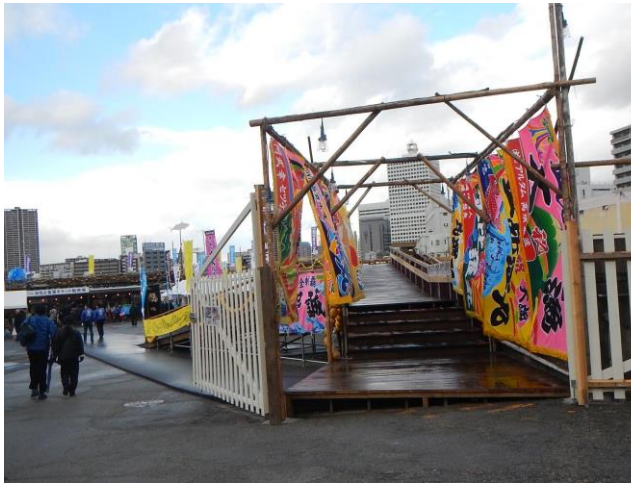


図 15 埋立地の堤防沿いに出現した中之島漁港。



図 12 浪花百景



図 13 大阪御堂筋、スプレムータのミニ社会実験。

うのですが、歴史的な地区にも車を通す方針で計画がつくられました。都市計画道路です。例外的に都市計画道路を通さずに古い街が残ったのが川越とか今井町です。

自分で検証した訳ではないのですが、役所の先輩たちから聞いた話です。戦後、満州から引き上げて帰って来た土木技術者が結構、地方都市に派遣されて、最初にやったのが都市計画の道路計画らしい。日本海側の主な都市はみんなすごい道路計画をつくっている。歴史的な地区に都市計画道路をいれていく。出来ていない都市計画道路が少なくないので、まだ良さは残っている。簡単に潰して欲しくないですね。

最近日本型の広場が出現してきていると思う。例えば二〇〇七年にオープンした富山市のグランドプラザです（図16）。盛り場を再開発しました。市の道路を集約して、その土地を道路じゃなくしたんですね。大屋根をかけてその下は吹き抜けのアトリウムです。これが結構評判がいい。植込みがホーバークラフトになっていて、これが簡単に動かせてイベントなどに対応出来ます。地下の倉庫がせり上がって舞台になる、エレベーター式の倉庫もあります。

二〇一二年にオープンした長岡のアオーレ長岡（図17）は隈研吾の設計ですが、市役所とアリーナ（多目的ホール）の間に中庭みたいなのを作ってそこにやっぱり大屋根をかけている。結構人気があります。こういうのが再開発で増えていますね。

道路とか外部空間じゃなくて、そういうものを敷地の中で作ってしまうっていうのが結構各地で行われています。これは新しい形の都市の自由空間ですね。



図 16 富山グランドプラザ

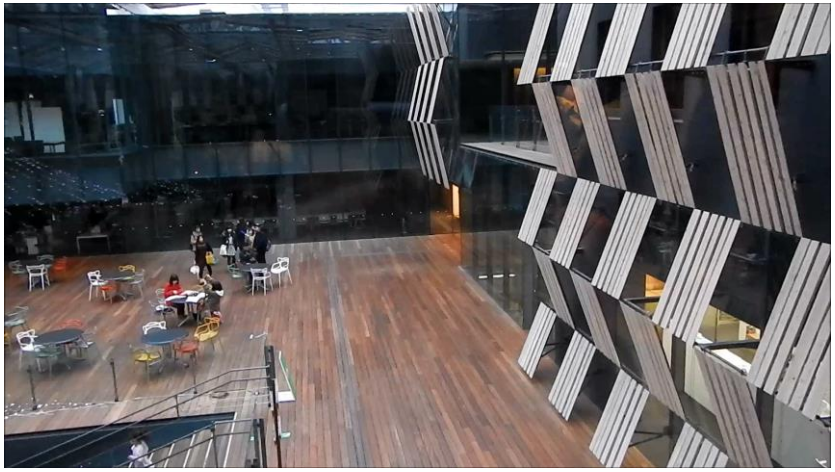


図 17 アオーレ長岡

【質疑応答】

■歩行者空間整備は商店街の街路事業から始まった。

〈井口〉旭川買物公園は、都市に歩行者空間を取り戻す運動の我が国最初の実現例で、その後に続く運動のシンボルでした。今見ればそれほどびっくりするようなものじゃないと思う人が多いでしょう。でもそれが出来たのは一九七二年、当時は猛烈な勢いでモータリゼーションが進んでいた時代で、その勢いにブレーキをかけようとする革命的な大事業でした。

旭川買物公園に勇気づけられて、私自身もその後各地の歩行者空間や商店街のオープンモールなどの事業に関わりました。ヨーロッパの都市はいち早く歩行者空間の事業に力を入れていたのですが、当時私は日本も遅ればせながらヨーロッパと同じようにやっていると思っていました。それが今考えてみると、全く違っていたなと思うんです。

ヨーロッパの場合は中心市街地をどうするかということが大きなテーマであって、その中で歩行者空間が鍵を握るぞと見定めて、歩行者空間のネットワークを構成することを目標にしていた。そのためには駐車場の整備やトラムなどの公共交通の整備、歴史的町並みの整備など、中心市街地整備の総合的なマスタープランが欠かせなかった。

一方、旭川買物公園やそれに続く日本の歩行者優先事業は都市の一部分にさわる「街路事業」であったと位置づけざるを得ない。

旭川買物公園はその名のとおり平和通りを公園にすることが目標。五十嵐市長の発想は「ここを賑やかな買い物の通りにしたい。そうすれば街が賑わう」ということであって、周辺を含んだ中心市街地をどうするかという総合的なマスタープランまでは考えていない、目標を道路一本に絞った街路事業だったと思いますがどうでしょうか。

自動車社会がものすごい勢いで進行していた時代ですから、メインストリートから自動車を締め出すということだけで事業としては精いっぱいだったでしょう。我が国の歩行者空間事業は１本の道路の街路事業から始まった。それがスタートだったということですかね。

〈鳴海〉旭川市では商業近代化地域計画が策定され、後に買物公園になる平和通り商店街については、中心商店街を買物公園として整備する構想がつくられました。合わせて周辺の商店街の方向も示されています。平和通りの買物公園化についてはこの商業近代化地域計画が上位計画だとみなすことができるわけですが、それが市全体の正式なマスタープランなのかどうかというとあいまいなところがあります。他の都市でも地区の構想はそんな位置づけのものが多かったと思います。日本の都市計画の特徴といえるかもしれません。

将来構想の第一段階として平和通りの路面の公園化を実現しようということになり、周辺の交通計画を含め検討がされました。平和通の歩行者空間化はやるとして、問題になるのはこれを横切る道路をどうするかでした。横切る道路をクルドサック（袋路）にして通過できないようにするなど、周辺も含んだ交通計画も提案しました。将来の地区の発展を誘導するためにバスターミナルの提案もしました。しかし、結果的には、平和通りの歩行者空間化のみの事業になったわけです。

横切る道路をクルドサックにするために、商店のサービス交通の工夫とかいろいろ検討したことを記憶しています。しかし、市としてこれを実現することは余りにも課題が多すぎて、対応出来なかったのだと思います。

平和通りは国道と道道でした。重要な幹線道路である国道や道道を歩行者専用には出来ないというのが、道路管理者である国や道の立場です。そこで国や道と掛け合って国道と道道を市道に転換して、市道を歩行者専用道路にするということで事業化しました。既存の道路を道路法

による歩行者専用道路にしたのは旭川の買物公園しか事例がないと思います。歩行者専用道路は新たにつくる団地の歩行者道が一般的です。
このような経緯で、買物公園は道路事業の性質が強く出るようになったのだと思います。

■当初のイメージは遊園地。二〇年後のリニューアルで歩行者専用道路へ。

〈井口〉この後、横浜市のアーバンデザイン室とか、神戸市とか、福岡市とか各地で旭川に続く事業が続きます。そのとき道路のデザインで大きなテーマのひとつは、いかにものを減らすかということだったですね。歩道と車道の間の段差、そして安全柵とか、交通標識とか、街灯とか電柱、電線。そういうものが道路にいっぱい溢れていた。警察や道路管理者、電力会社や当時の電電公社がそれぞれ必要と思うところに、どんどんモノを置いたんで、道路は大混雑していた。それを出来るだけシンプルにしていく、例えば信号灯と、街路灯と交通標識を一本のポールで収める。そういうことを一所懸命やっていったわけです。ヨーロッパでもそのことが道路のデザインの大きなテーマになっています。引き算のデザインとも言いますけど、そういうことが大きなテーマで関係者との調整に多くの時間を割きました。旭川の場合はどうだったでしょうか。当時そのようなことは意識されたでしょうか。

〈鳴海〉私たちが関わった基本設計ではストリートファーニチャーの提案もし、シンプルな設計だったと思います。しかし、実施設計で出来上がったのは来街者の為に道路に物をたくさん持ちこんだ公園でした。遊園地のように遊具なんかも置かれました。私たちが提案した路面のゾーニングは生かされませんでした。

自動車が走って、ただのアスファルトの道路だったところを一夜にして遊園地に変えた実験の新鮮なイメージが与えた影響が大きかったんでしょうね。

子供が走り回って、家族で思いっきり楽しめる商店街。そういうものは今までどこにも無かったですから、そのための施設や植栽を出来るだけたくさん持ち込むことが、その時のデザインのテーマですね。後に三〇年近く経って今風に減らす方向にリニューアルしたわけです。

最初にできた買物公園もリニューアルした買物公園も、平和通り沿いには電柱はありませんでした。ただ横切る通りには電柱があります。

■当時のお手本はヨーロッパの都市空間。

〈井口〉六〇年代にヨーロッパの都市空間、日本の都市空間という話題はようやく盛んになってはいましたが、具体的に身近な道路の課題としてはまだ意識されてなかったように思います。道路をどうしようみたいな話、先生が居られた京大とかそういうところではその頃にあったんですか。

〈鳴海〉一九六八年、私が修士課程の学生の時に上田篤団長で学生・教員と外部の政治家志望の若手とかが一緒にヨーロッパ旅行をしたんです。春夏の二回、ヨーロッパ十五か国四十都市、述べ約百五十日、参加者十二名、目的は日本とヨーロッパの「比較生活空間調査」です。後に「都市の生活空間」（ＮＨＫブックス）と題して一九七〇年に出版しています。調査の関心は大体、人のことばっかり。当時の丹下健三さんに代表されるような、都市の構造をデザインするような発想は全然ない。

丹下さん的な都市の構造的デザインに若い人たちは関心を持っていたけれど、ヨーロッパに行って都市空間の現場に接すると、関心はやはりオープンスペースに行きました。実際、旅をすると歩き回っているのはオープンスペースだから、という理由もありますが。

オープンスペースに関心がいって、それをみて帰ってくるから、都市の歩行者空間が大事だ、という発想に自然になる。ヨーロッパの調査の後で、上田先生の編でアサヒグラフに「ヨーロ

ッパの生活空間」という連載が行われました。一九六三年のことです。最初のテーマが「道 - ものうりの場」で最終回（第十三回）が「広場の死と再生」でした。

もう一度見てみると僕が撮影した写真がとても多い。カフェテラス、青空市、お祭り、子供の遊び場、リビングのような小さな街角広場、商店街などなど。これだけ写真が撮れたことにも表れているように、ヨーロッパの街には、単に歩けるだけじゃなくて、歩いている空間の美しさ、景観とかね、そういうのをやっぱりとても考えていると思った。

僕自身のことですが、ヨーロッパ都市のオープンスペースにひかれる一方で、ナショナリスト的にもなった。オープンスペースは、日本でもお祭りの時などもっとすごい、それを見直さないといけない、そんな気持ちが生れました。

■六〇年代末からヨーロッパは都市政策を転換していた。

〈倉知〉当時ヨーロッパで街なかの旧市街地に車がたくさん入ってきたのを、駐車場だらけになったりして良くないから車をシャットアウトして歩行者天国のような形にしていこうという、中心市街地を改造していくような動きがあったと思います。この買物公園の構想を出した１９６５年頃、当時のヨーロッパで歩行者天国化はいくつか実現されていたのでしょうか？

〈鳴海〉「駐車場だらけにしたくない」というよりも、素直に、人が主人公の歩ける空間の確保というねらいがあったと思います。大体、中世都市を起源とする都市には城壁がある。その城壁が環状道路化される。この環状道路のなかは歩行者優先だ、となったのではないかと思いました。ニュルンベルクの街を歩き回った時、そのことに気付き野帳に書いたことを覚えています。

ドイツのエッセンでは一九五八年に都心部の歩行者空間化をやっています。一九七二年にはミュンヘン、一九七四年にはウィーンの都心部が歩行者空間化されました。ミュンヘンの歩行者空間ゾーンの中心がノイハウザー通りで、ヨーロッパで一番美しいモールといわれています。かつては車が一番渋滞する通りだったのですが、オリンピックを契機とする地下鉄整備があり、地下鉄ができたからという理由で、地上を歩行者空間にしたわけです。

調べてみると同じころアメリカでも都心部の歩行者空間化がいろいろな街で行われています。地方の小さな街でもやっています。自動車とどうつきあっていくのか、先進国ではみなこのころから考え出して都市整備に取り組んだのだと思います。

ミュンヘンもウィーンも単に歩けるようにしただけではない。地下鉄作るときに地上の自動車を制限しようという風に考えた結果の歩行者空間化になっている。ところが、日本ではそうしたことがあんまり考慮されない。都市の構造を考え上で交通計画をすることが重要なのだが、日本では市役所に「道路課」しかない。

〈井口〉そういうところはあんまり考えなかったですね。道路を歩行者天国にしたいというような、街路の問題としか考えてなかったように思います。

フィレンツェの中心地にあるドゥオーモ広場は、今行くと観光客があふれている歩行者専用の広場ですけど、七〇年頃はあそこを大型のバスがぐるぐる回るし、普通の自動車もどんどん通る。車でいっぱいだったですよ。ヨーロッパの街のメインの広場や通りは自動車にとってもメインの場所だったですね。そのひとつ裏に歩行者専用、歩行者優先の通りや街角が在った。そのような構造だったと思います。そのような自動車に占拠された街のメインのところを全部歩行者専用にしていったのが、ヨーロッパのこの時代からの動きだったのです。

僕が初めてヨーロッパ行ったのが一九七〇年ですけども、その時ミュンヘンがちょうどオリンピックを控えて、歩行者専用道路の工事をやっている最中でした。ヨーロッパの場合はとくにそのための事業をしなくても元々歩行者専用とか歩行者優先のスペースがあるんですよ。しか

しそこに次第に自動車が侵入して歩行者よりも自動車が中心のような街になってきていた。だからそこに手を加えて本気で歩行者優先の都市改造をやり始めたのがこの頃だと思います。遠くから見ていると、ヨーロッパも我々と同じように街路事業をやっているという風に見えたんだけど、実はそうじゃなくてトータルなマスタープランを意識しながら、その中で街路事業をやっていた。今、鳴海先生が言ったように、戦後、中心市街地でスクラップアンドビルドで進めていたモダニズムの都市改造を全部止めて、ストックの町づくりに転換した。旧市街地、つまり歴史的市街地をきちっと保存修復していこうという方向転換と歩行者優先の街路事業がセットになったんです。そのような総合的な都市計画の一つとして中心市街地の歩行者空間を整備した、ということが今ヨーロッパの中心市街地を歩くとはっきりわかりますね。

〈江口〉今の事例にフランスが出てきませんでしたが、やはりフランスだけがヨーロッパの中で少し遅れていました。一九九七年にダイアナ妃が亡くなったセーヌ川沿いの自動車専用道路は、河岸の部分をつぶして一九六〇年代に整備されました。まだその時代のフランスは車優先の計画を行っていました。

パリには今では歩行者空間が良く整備されています。例えば、中心のレ・アール駅の周辺や、モンマルトルなど数箇所あります。イダルゴ市政下で方針転換がなされ、今年も自動車の無い日の実験を九月に数日やっています。今回の市長選の時にもそうした論点がとても議論され、やっと最近歩行者優先政策へと歩み出しました。

■社会的、文化的交流の場としての歩行者空間はどうあるべきか？

〈江口〉それについての質問です。先程、先生が日本は道路で歴史的市街地を貫通する事業を行ってきたというお話をされていましたが、フランスの、特にパリそのもののでき方というのが、そうした事業を基盤としています。例えば、シャンゼリゼ通りは当時は馬車ですが、自動車交通を主眼として一九世紀半ばに作られ、それが骨格になっています。やはり未だに歩行者の道幅でもないですし、街並を見ても元々馬車に乗って見るスケールで作られていますので、歩いてみるとすごい威圧感があります。

その延長で、やはりまだまだ広場や歩行者空間が都市の中でしっかりと確立されていない感じがあります。先生が冒頭で、文化交流の場としての歩行者空間ということをご指摘されていましたが、先日ショッキングなテロがありました。やはり都市の中ではみ出し者たちがいる場所としても、歩行者空間はまだまだ確立されていません。結局追いやられた人達が郊外や少し離れた国で、残念なことですけれども、すごく憎しみを抱いてテロを計画して、結果あのようになってしまったということです。やはり少し話題が離れているかも知れませんが、文化交流の場としての歩行者空間がないことが、移民や低所得者の方々がいる場所がないということにもつながっていて、社会問題の根底にあるのではないかというのが、今回の考えたことです。

それで、質問は、先生はこの時代で、今後の社会的・文化的交流の場としてどのように歩行者空間はあるべきとお考えでしょうか。

〈鳴海〉なかなか難しい問題です。『ストリート・コーナー・ソサエティ』という古典的な本がありますが、若者が育っていく環境としてのストリートに着目したものです。この本は街のチンピラをテーマにしたものですが、ストリート・ミュージシャンとかのこともありますね。イギリスのプランナーにデイビット・ラドリンという人がいて、ストリートのマジックの重要性について着目しています。もちろん歩行者優先のストリートのことで、ストリートは交通の為の場所であると同時に、コミュニケーションの場でもあって、それが同じ空間に起きるということはマジックといってもいいのではないか。そのマジックの力で街が活き活きとなり魅力

があるのではないかというのです。ストリートがマジックを発揮できるためには沿道の建物も大事になります。昔、ジェーン・ジェイコブスもこの点に着目しましたね。

ラドリンはそうした観点から裏通りにいいレストランのある街はいい街だ、といっています。そういう点からすると、パリではバスチーユ広場から伸びるサン・タントワーヌ通り周辺が面白い場所だと思いました。パッサージュと呼ばれる路地が網の目のようにあって、いろいろな工房があって仕事の街になっている。そうした街角に小さなレストランがあって、外まではみ出した風情がなかなかいい。家具屋の街といわれますね。ああゆう界隈はなかなかいいなと思うんですけど、この辺で事件が起きたのですか。

〈江口〉そこはすごく政策的に保護されていて、都市計画法で都市再生・連帯法がありますが、パリ市の中で特別に職人地区というゾーンを作って、中庭の家屋にアトリエが入っているという用途を含めた規制をかけています。

事件があったスタジアムは、パリ市の北側の環状線を越えたところにあります。大阪に例えますと北千里の辺りです。そこがすごく九三区で、サン・ドニ市という所です。パリ市内では地価が高いため、その場所に移民や低所得者が多く住み、元々治安がとても悪い場所です。

〈倉知〉日本で言うところの、団地でしょうか？

〈江口〉団地があります。ＨＬＭという低所得者用の住宅が多く建っているところです。場所にも寄りますが、簡単に調査にもいけないような所です。

それは、国が威信をかけて、パリだけとても美しくしたいがために、移民等を外側に排斥した結果です。二〇〇五年頃のサルコジ大統領の時代に、警察が執拗に移民の方を追いかけて、発電所で感電死させてしまった事件がありましたが、その時にサルコジ大統領がその件について過激な発言をして、溜まっていた移民の鬱憤が爆発し、デモなどが起こるという現象がありました。こうした排斥的な考え方が、歩行者空間のあり方にも反映されているという感じをうけます。

■日本型の、歩行者空間の可能性。

〈武田〉鳴海先生には主に街路を中心にお話しいただいたと思いますが、歩行者空間、屋外空間という意味では、街路だけでなく、広場もあれば、公園もあると思います。日本型の歩行者空間を考えると、みち広場という話がありましたが、夜店などの道空間を広場的に使ってきたというような歴史的背景があるような気がします。日本と西洋の街路、広場、公園それぞれの役割分担の違いはどういうふうに捉えられていますか？

〈鳴海〉「自由空間」という概念でくくった空間、つまり人が歩いて自由に行き来ないし出入りができる空間が僕の関心です。今日は道路に的を当てていますが、公園や広場にも当然関心があります。

ヨーロッパ都市の広場、建物で囲まれて建築的な広場があります。こうした広場は日本の都市には見られない。ところがお寺や神社の境内は日本の都市には必ずありますが、ヨーロッパの都市には境内のようなオープンスペースは見られない。これは社会の仕組みと関係しています。昔ヨーロッパの都市を巡り歩いて驚いたのは、オープンスペースでの商売がそこらじゅう行われていることでした。調べてみると昔の日本も同じでした（図・１８，１９）。ところが今は公共的なオープンスペースで商売することは非常に厳しく取り締まわれる。厳しくなったのは戦後のことなのですね。

■公有地を占用してつくった都市の自由空間「大阪・中之島漁港」

〈山本〉私は公共空間にどう賑わいをつくるかということをやっています。道路だったら交通以外の、基本的な元々の使い方じゃない使い方をどうやったら出来るかとか。そういうところをいつも探して、公共空間で出来ることを探しています。

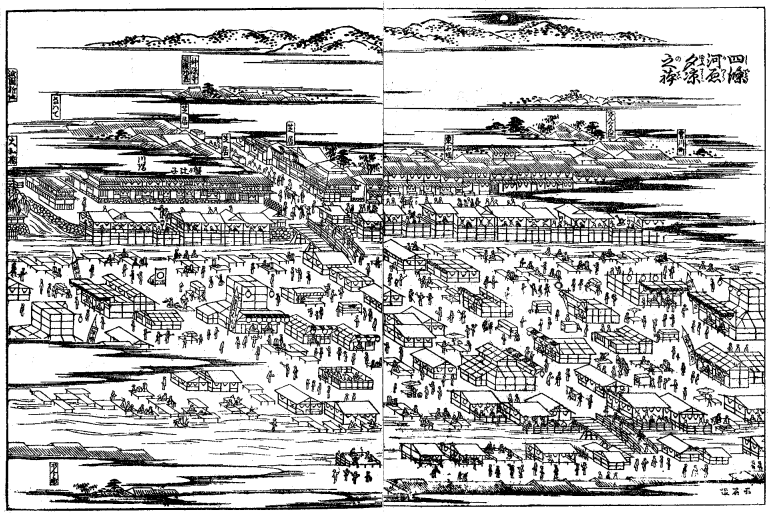


図 18 鴨の河原　京都



図 19 浅草寺　江戸

私が関わった例を紹介します。ここは公共空間といっても道路のような公共用地ではない公有地ですけども、使い方の規制で厳しかったのは、臨港地区に指定されていたことです。実態としては港湾ではないんですけども、昔からの港湾局の名残で臨港地区の指定は残っていたんです。

我々は新しい水辺のアクティビティだということで、ちょうど対岸に中央卸売市場もありますし、食をコンテンツにしたような場所にしていこうと考えました。全くの空き地になってる場所でも、そんな使い方は港の機能に合致しているとは言えないので基本的には使えない。そこで旭川と同じように社会実験からスタートしました。実験的にやる分には臨港地区がかかっていても支障はなかったんです。その後中之島漁港という建物を建てる際には、建築確認申請の中で港湾局の臨港地区指定の用途規制をクリアする必要がありました。

市長の特別許可を得てするということだったんですけども、そもそも水都の事業は府市の共同の戦略に位置づけられているので、府市の職員と一緒に協議して特別に許可を得るということをやりました。

通常の港湾の使い方じゃないけどもこういうビジョンで水都大阪を考えている、その中に位置づけられた事業なので特別に見てください。というような資料を整えて許可を得ました。やること自体は新鮮なお魚を持ってきて、美味しいお魚を食べれるとか買えるとか、そういう内容なんですけども、単純な民間事業者がやる商売じゃなくて、今後の大阪に貢献する事業である。利益を得るためだけにやる事業ではないということを強調しました。

〈井口〉河川敷は占用しているんですか？

〈山本〉河川敷は占用しています。河川敷でもあり、臨港地区でもあり、水面は港湾法にかかるエリアでもあります。中之島漁港がある中之島ＧＡＴＥサウスピアは堤防の内側と外側にまたがっている場所です。敷地のちょうど真ん中あたり南北に通る堤防があります。その堤防に沿って、桟橋をイメージしたウッドデッキを作っていて、デッキの右側のほうは、その堤防を越えた川側です。

河川の水面占用も含めて、一体にして河川敷を占用しています。これも通常は借りられません。水都大阪の体制は民間の事業推進組織である水都大阪パートナーズと、行政側の水都大阪オーソリティという組織があって、連携して推進しています。民間が直接に長期間、河川占用は出来ないですが、行政側の水都大阪オーソリティが一定期間、３年間くらいですけど、河川を占用しています。そのオーソリティーと民間の水都大阪パートナーズが利用協定を結んで、行政が借りて民間が使うという仕組みになっています。

大阪がその体制や仕組みを作ったことは画期的なのですが、今また新しい課題が見えてきています。通常、行政の事業は単年度内でやりますが、水都大阪の仕組みは単年度でなくて、四ヵ年で循環していく仕組みで画期的でした。四年というのは当初長いと思っていたのですが、出店している事業者から見れば四年でも投資回収するには充分でない期間なのです。暫定事業継続にあたり、事業期間の担保が今ひとつの課題になっています。

■道路を楽しく使えない、道路法、道路交通法の頑強な壁。

〈松本〉当時先生がヨーロッパに行かれて広場やオープンスペースを見られた際に、日本の都市空間と比べて共通するものがあると思われたのか、ヨーロッパはヨーロッパで固有のものであると思われたのか、どう考えられたのでしょうか。どちらかと言うとヨーロッパは図と地がはっきりしているというか、建物が建っている敷地と広場みたいな空間がはっきりしているのに対して、日本の特徴なのか、アジアの特徴なのかは別の議論になるかもしれませんが、大阪市の話もそうだと思いましたが、広場的な空間っていうのは、ちょっと曖昧な、グレーな位置づけのところにあるのが日本らしいのではないでしょうか。井戸端みたいなところもまさにそんなところかなと思います。韓国とか中国に行ってみても、個人の敷地なのか、道なのかわからないような空間にたむろするというか、様々なアクティビティが集まっているのが面白いなと思うところもあるのです。

そのあたりについて、ヨーロッパを見られて、また旭川の事例に関わられるにあたって、ヨーロッパの要素を持ってこようと考えられたのか、いや、これは日本ならではのものがあるのでそこをベースにしながらヨーロッパのエッセンスを入れようとされたのか、そのあたりどのようにお考えになられたのでしょうか。

〈鳴海〉先ほど言いましたように、ヨーロッパ都市の広場は建築的にはっきりしていると思います。これに対して日本の「広場的な空間」は形態的に曖昧です。こうした曖昧さは、韓国や東南アジアの都市にいっても感じます。これは土地の使い方の文化と関係があると思います。ヨーロッパでも中世的な市街地にはこうした曖昧性が残っていると思います。路地が網の目のように広がり、その中に組み込まれた小さな広場、空き地と言った方がいいかもしれませんが、そうした空き地はいわばアジア的な雰囲気がします。

問題は、日本ではお祭りの時とか縁日のときとか、特別な時には道路の使い方は一変し、人で賑わう空間が出現します。ところがヨーロッパの都市では、これが常時できている。旭川の買物公園に関わった時には、こうした道をつくりたい、という気持ちがありました。

後に東南アジアの都市に行く機会が増えたのですが、東南アジアの都市にも道路の賑わいがある。いろいろ調べてみると、日本で道路の利用が厳しくなったのは比較的新しいことなのです。若い人には遠い昔の話なのですが、戦後、ＧＨＱ（連合国軍最高司令官総司令部）が闇市を取り締まった。闇市で商売したのは、日本人の他に朝鮮・韓国人、中国人がいた。朝鮮・韓国人や中国人は第三国人と呼ばれることもあり、スパイがいるかもしれない。また、闇市の日本人にはテキヤと言われる人たちがいて、右翼の活動に関わる者もいた。こうした人びとの暗躍を制限しようと取り締まりが行われたのです。だから取り締まりのターゲットは人で、商売ではなかったのです。通説を整理すると、このような状況が露店、屋台の取り締まりの出発点にあったようです。

修士論文を書いたとき、ある区の露天商組合の会長さんにインタビューにいきました。お寺のお坊さんでした。露天商の多くは、海外から引き揚げてきた兵隊さんとか、資産のない人が大半だという話を聞きました。みんなまじめに働く人たちなのに、「テキヤ」と胡散臭い目で見られるという。鴨川の納涼夜店を仕切っていた「テキヤ」の親分にも会いました。この親分も「テキヤはヤクザではない」と腹を立てていました。いまだに露天商、「テキヤ」は胡散臭く見られます。

道路交通法もすごい。第七六条に禁止行為が書いてあります。「何人も次のような行為はしてはならない。道路において、酒に酔って交通の妨害となるような程度にふらつくこと。道路において、交通の妨害となるような方法で寝そべり、すわり、しゃがみ、又は立ちどまっていること。交通のひんぱんな道路において、球戯をし、ローラー・スケートをし、又はこれらに類する行為をすること」などなど。

露店や屋台も警察署長の許可がないと営業ができない。警察が関わって管理しています。

〈井口〉街路の設計をやる人はみんな道路交通法が一番のガンだと言います。歩車共存、歩行者優先の街路への抵抗が強くて、警察は人と車を出来るだけ明確に分離することで、人と自動車を支障なく通行させようとします。そのための規制が沢山あって、歩車共存とか歩行者優先の道路はなかなか作りにくい。警察には市民の命を守るという水戸黄門の印籠がありますから、最後はこっちがひかざるを得ない。

法律で決まっているから自由に道路が使えないんだということですけど、僕は逆に、市民が望んでないから法律は変わらない、法律は市民が望めば変わると思うんですがどうでしょうか。

〈鳴海〉ちょっと前になりますが、『都市問題』という雑誌に「人間のための道路づくり - 道路関連法の見直しの必要性」という原稿を書きました。民主党政権の時に、硬直した運用を見直す必要があるという問題意識から、法の見直しが行われたのですが、なぜか「道路法」が見直しからはずれました。「道路法の見直しは大事なのでそのことを論じて欲しい」という依頼で書きました。

公物管理ということがあります。公物とは、道路や公園など国が保有する空間・資産のことで、これを管理する拠り所が公物法。道路だと道路法で管理します。

この公物管理には2種類の管理目的がある。一つは「道路が道路たるべき機能を発揮できるように管理する」こと、つまり都市のなかで道路が如何にあるべきかという計画的な関心の管理があります。もう一つは「道路が道路の機能を発揮することを妨げられないように取り締まる」という管理がある。こちらの管理は「公物警察」とも言われます。

日本では、警察型の公物管理、取締型がとても強いんです。警察型ではない、計画型の管理の力をもっと強くしないといけないということは法律学者も言っています。全国的にみればかなりの地域でオープンカフェ運動が展開しているし、国の役人もそれを指示し、法の見直しをす

べきという人も増えています。残念なのは道路管理と道路警察の対立が依然としてあることです。



図 20　輪島の朝市



図 21　高知の日曜市

■市民は道路の解放を望んでいるのか？　都市に関わる意識はあるのか？

〈井口〉声なき市民の声はあるのでしょうか。市民は道路を歩いて自由に使いたい、カフェテラスに座りたいと本当に思っているのでしょうか。このことは日本人は屋外が好きかという最初の問いに繋がるんですが、本当に市民が望んでいるのでしょうか。もう五〇年、歩行者天国は社会実験ばっかりやってるんですよ。どこでも全然恒常化してないじゃないですか。実験ではみんが「あーいいね、いいね」と言うけども、「これをずっと続けようや」という声が出てこないから法律が変わらないんじゃないかと僕は敢えて言いますけど、どうですか？

〈武田〉市民社会の成熟度合いの話ではないかと思いますが、旭川の五十嵐公三さんがどうしてこの構想を至ったのかということにとても興味を持ちました。都市計画学会誌の編集委員をしていた時に、「一九六〇年代の都市計画再考」という特集号を組んだのですが、一九六〇年代というのは高度経済成長期が始まり、日本の都市が進むべきベクトルを決める重要な時代だったのではないかと思っています。皆がすごく熱い思いを抱いた時代であったし、なにかをゼロから作りパワーを持った時代だったのではないかと感じています。五十嵐さんも社会党の出身で、一九六三年に同じく飛鳥田さんが社会党の推薦で横浜市長になっている。それから一九六七年には美濃部東京都知事が、これもやはり社会党推薦で誕生しています。。それから神戸市の宮崎市長が一九六九年に市長になっているみたいな、その当時の、特に社会党を中心とした市民意識を向上させながら都市をつくっていこうというムーブメントが成立した時代であり、その中の事例の一つとして旭川があったとみることができるのではないかと感じました。ただ、そのことが継続出来たのはもしかすると横浜だけだったかもしれないなという印象を持って話を伺っていました。

さらに話は飛びますが、ジャイメ・レルネルがクリチバの市長になったのが一九七一年で、市街地の中心の商店街を歩行者空間化したのが一九七二年です。世界的にもそういう歩行者中心の都市を目指していくということが可能だった時代ということがいえるのかもしれません。この時の都市ビジョンの初期設定の方向が、今の都市とか今の市民性にもすごく影響を与えているのではないかという感想を持ちました。

〈井口〉イタリアはまさにその時代に都市政策を方向転換したんです。それが今までずっと来ている。日本は一九七三年のオイルショックで「このままでいいのかな、方向転換しなければならないな」と思ったけど、元のスクラップアンドビルド、モータリゼーションOKの成長路線に戻って、元のままずーっと今まで来ている。

■屋根のある歩行者空間を考える。

〈井口〉日本の中心地市街地における我々の行動パターン、都市のライフスタイルに関わる質問、皆さんにお聞きします。歩行者空間には室外と室内がある。室外は道路、公園と公開空地などのオープンスペース。室内では商店街のアーケードや地下街があるし、アトリウムやガレリアと呼ばれるこれでもかと言わんばかりの贅沢な空間もある。それから全くの室内、ショッピングセンターのショッピングモールがある。そんな中で都市のオープンスペース、室外の生活が我々にはどのくらい身についているか、はたして本当に好きなのか。あるいは我々は室外よりもアーケードや大型商業施設みたいな室内の方が好きで、そっちの方にどんどん人は流れているよ、という方向なのか。今の日本人の好きな歩行者空間は室外か室内か、みなさんにお聞きします。江口さんにお聞きします。パサージュっていうのはパリの人は好きですか、嫌いなんですか。

〈江口〉パサージュは好きだと思います。最近の研究でパサージュの原型というのは、ナポレオンがエジプトに遠征に行った時に、現地で見たバザールの影響を受けているのではないかという説も出てきています。一八五三年以降のオスマン県知事のパリ大改造以前には、道はしっかり整備されておらず、建物の上から汚物が降ってくるような状態でした。そのため、オープンカフェはなく、建物の中のカフェしか存在しませんでした。そのような状態で人々が気兼ねなく歩いて、楽しめる空間として、パサージュは誕生しました。

最初パサージュの名前はカイロ・パッサージュで、フランス語ではパサージュ・ド・ケールです。ナポレオンのエジプト遠征の直後でしたので、そのような名前がつきました。

〈倉知〉常日頃考えていることなんですが、イオンのショッピングモールとか西宮ガーデンズみたいなショッピングモールの断面は商店街と一緒だと思います。ああゆうところに結構人が集まって、楽しく過ごしているのは、あそこが楽しいっていう感覚をみんな持っているから行くんだという、そんな仮説を僕は持っています。つまり、あれは建物の中の擬似街路空間じゃないかと考えています。もしかしたら、なんとなくああいう商店街的な擬似街路空間は楽しいっていうのを多くの人が感じている。しかし、本当の商店街とか街路には行かずに、ああいうインドアのショッピングモールに行ってしまうのは、何か決定的な違いがあるのだと思います。それを突き詰めると、もう一度本当のアウトドアの街路空間なり、商店街なり、中心市街地の方に人が戻ってくるのではないかという仮説を持っています。

〈井口〉西宮ガーデンズやオープンしたばかりのエクスポシティ、どの町にも在るイオンモール、あれを見るとみんなこれを望んでいるんだと思わざるを得ない。僕も納得するんですよ、雨も降らないし、空調も利いている、ただで休める椅子もあるし、カフェもある。屋上には緑の庭園もある。鳴海さんが中心市街地の新しい都市空間として注目されている富山のグランドプラザやアオーレ長岡もこの系統です。屋根がかかって空調された大きな空間が日本人大好き

なんだと思います。みんなそこへ行く。吹きっさらしの中心市街地なんかにわざわざ行く必要ないし、空間としても魅力ないと思っている。若い世代は昔の中心市街地を知らない。だからその魅力も知らない。その人たちにとってはイオンモールが中心市街地じゃないでしょうか。

■ナショナルトラストとしての日本の商店街、中心市街地。

〈鳴海〉アメリカの都市ジャーナリストに井口さんと同じことをいっている人がいます。ロバータ・グラッツさんです。アメリカの若者の多くは、ショッピングモールやテーマパークの通路を歩いて、「これが中心街の賑わいなのだ」と思い込む。しかしそれは「偽の街の賑わいだ」というのです。

アメリカにはメインストリートセンターという組織があって全国の中心商店街の活性化の支援をしています。一九八〇年に設立された団体で、全国で千五百ぐらいの商店街の支援をしています。ナショナルトラスト・フォー・ヒストリック・プリザベーションの下部組織だというのが面白いところです。

ワシントンに行ったとき、このセンターが支援した商店街がいくつかあったので見に行きました。泊まったホテルの近くの商店街は二〇〇五年にセンターから賞をもらっていて、それを祝う旗が飾ってあるのに気が付きました。共通しているのは、当たり前のことですが、個店がならんでいることです。複数の個店が元気になれば商店街が元気になる。商店街が元気になるということは周辺のコミュニティに雇用が生まれる。雇用が生まれればバンダリズム（公物破壊）が減る。昔は知りませんが、皆そこそこ魅力的な街になっていました。

これはある小さな町の商店街を支援する会の女性リーダーの話です。「地域経済だけが、そして交通だけが衰えているのではない。私はここで神聖さを抱くものの損失を感じ始めた。自転車で自由に行き来したり、子供をつれてアイスクリームを食べながら歩くことが出来なくなるのではないか。小さなコミュニティにとって非常に重要である何気ないコミュニケーションが無くなるのではないか」。

最近シンガポールにいった時、「シンガポールは戦略を変えたな」と思いました。個店を大事にする戦略です。個店が元気な街は人を引き付ける。ショッピングモールのシンガポールの時代は終わったのかなと思いました。

日本には日本の都市の特徴と魅力があります。中心市街地はその重要な要素です。その存在にほころびが出つつあるのも事実ですが、いったんそれを失うと、価値に気付いても、取り戻すのはめちゃめちゃ大変です。日本はそうならない前に賢くならないといけないと思うんですけどね。

■都市空間としての中心市街地

〈井口〉昔からの中心市街地を蘇らせるとしたら富山グランドプラザのような空調された大空間、高松の丸亀商店街のガレリアもそうですが、そんな都市空間をつくれば可能性がある。今更屋根がかかってない旭川買物公園のような歩行者専用道路ではない、ということになるのではないでしょうか。

〈江口〉皆様もお感じのとおり、パリの街路ではお店の棚などが道まではみ出して、歩いて楽しいと思います。それは、フランスの道路法の中に、やっぱり道路は歩行者にとって有益なものを提供しなければいけないという文言があるためです。そのため、棚がはみ出したり、看板がはみ出したりするのは許可さえもらえば、むしろ積極的に行ってくださいということが書かれていています。その一方、いわゆる日本の伝統的なスケール感の商店街が、丹下健三が設計したショッピングモール・イタリー2の中に存在しています。丹下健三は自動車中心の「東京

計画一九六〇」や都庁などを設計していますが、彼がパリに作ったものはまさに日本が編み出したイオンのような空間のスケールを持つ特大型のショッピングモールです。これはパリっ子に人気があります。イオンのようなスケールは、快適性から言うと日本人だけではなく、外国の方にも受け入れられています。では、実際の商店街に欠けているものは何かと言われるとちょっと難しいですが、私はやはり界隈の商店街の方が魅力を感じる面が多いです。

〈井口〉僕も中心市街地が大切だという思いは鳴海先生と全く同じですよ。同じ思いですけど、僕はもう手遅れじゃないかと思っています。まして今のみなさん方みたいな人たちは昔の中心市街地を知らないわけだから、もうイオンモール。あっちにどんどん行ってしまうのじゃないかな。昔の中心市街地界隈が大事なんだけど、それは「ナショナルトラストで保存すりゃいいじゃん」みたいな、そんな世界になりつつあるんじゃないですかと僕は言いたい。僕ら一生懸命に中心市街地とか、日本の都市空間とか考えるんだけど、すでに五〇年間そんな懐かしい界隈の話はやってきた。で、これからもやっていくのかっていうことです。それはナショナルトラストとしてはやりますよ、でもそれではいかにも寂しくないですか。

〈武田〉都市空間をどう考えるという話だと思うのですが、龍谷大学の阿部先生は、いまのショッピングモールでは都市空間のプライベート化が進行しているという風に言っています。緊張感がないと。だから子供を連れて行って、手を放せる都市空間になっている。子供がわいわい騒いでもいいし、床で寝転がってもいいというような、そういう空間になっているということは、はたして都市空間と言えるのかという話です。だから自分の家の延長上として都市空間を占拠できるようになっているということは、過ごしやすい都市だと思うのか、都市とはそういうものじゃないということなのか。子供の手を放せない商店街の方が、ある種の他者の集まる場としての緊張感を持っていて、そういう空間が都市空間、公共空間だという気がします。そういった都市の定義が成り立つ世代なのか、どうなのかということなのではないかと思います。その意味では、僕は専門教育を受けた身なので、そう思うのかもしれません。ショッピングセンターに行っても、それほど楽しいとは思いません。どちらかと言うと、手は放せないけどまちなかを子供と歩くほうが楽しいなと思いますが、そう思える人の割合はどうなっているのかは分かりません。

■ショッピングモールに学ぶ、「使いこなす」中心市街地

〈森山〉井口さんは、中心市街地の歩行者空間を日本人が使いこなすということに対して悲観的にお話しになったけど、僕はそれに対してあまり悲観的に受け止めてはいないんです。ショッピングモールのような空間はもちろん僕もそんなに好きではないんだけど、なぜああいったモールの広場空間なら安心して使われたり賑わったりするのかということに対する理解ですけど、それはまず何をしてもいいのか、利用者が直感的にわかっているということが大きいと思います。

日本の公共空間には、道路もそうですけど、公園にも禁止行為がたくさんあります。そして看板には、ボール遊びがダメ、バーベキューもダメ、犬の散歩はダメ、大声でしゃべったりするのもダメとか、大量の×マークがある。

そうすると法文を読んでいなくても若い人たちだって、そういうことを空気として受け取って無意識のあいだに定着していると思います。

例えば、以前僕らは桜ノ宮近くの大川の上で舟をうかべて花見をしたんですけど、みんなが最初に聞くことは、「誰に許可とったんですか」とか、「あなた達は何でそんなことしていいんですか」って聞いてくるんですね。みんながやっていること以外はやってはいけないんだろ

うと思っている。だから川の上に自分で舟を出して、勝手に漂うなんてことしたら怒られると思っている。

この「怒られるかもしれない」という感覚は多くの日本人の行動を抑える大きなファクターになっていると思います。

権利を主張してきた国民じゃないからでしょうか、和を尊ぶから怒られたりもめたりするのが特にイヤなのかもしれません。

ショッピングモールとかそういったところは、営業目的の私有地のなかの公的空間だから、買い物に行った人（客）には、さすがにここでは空いている椅子で好きなように休憩してもいいんだということがあたりまえのように分っている。店で買ったものを家族でベンチにすわって食べても怒られないということも分っている。「何をしていいか何をしてはいけないか」が分っているということは、使いこなすという行為にとって一番大事な感覚だと思います。

もう一つ、モールの空間と日本の公共空間の大きな違いは、その「やってもいいこと」に対してサポートがあるかないか、だと思います。

実際にやっていいかどうかということだけじゃなくて、本当にやっていいようにしつらえてあるかどうかということです。

例えば、モールではくつろぎたい、休憩したい、ちょっと食べたりもしたいということに対して、快適に座れるベンチがあって、テーブルがあって、ゴミ箱が用意されている。でも公園だと野ざらしの固いベンチがポツン、と離れてしかも平行に置いてある。だから家族で向かい合って休憩するようなことはとてもしにくい。ベンチが固定されている場合も多いし浮浪者が寝られないように手すりが一人ぶんずつ立ち上がってたりもする。ゴミを捨てられると管理費が増えるからゴミ箱が撤去されてたりもする。そうすると「自由に使うと怒られるかもしれない」という感じが滲み出してしまいます。規則としては休憩してもいいのだけど、あまり休憩してほしくないようにつくられている、ということです。そうなってくると「やっぱり散歩くらいしかできない場所だな」、ということになって滞在時間もずっと減っていく。

「使いこなす」には何をしていいか、ということがちゃんとわかっているということと、やりたいことがしやすいようになっている、ということの両方が大事だと思います。だから両方あれば、モールの休憩場所と変わらないわけだし、自然と使いこなすと思います。

■都市の自由空間。本当の障害は日本人に欠けている「自己責任意識」

〈森山〉そう思うもう一つの理由は、ほとんどの分野での価値観のグローバル化を感じているからです。日本人はいろんな面で今や世界でもっとも海外旅行に行きやすい国民じゃないかと思います。そして行った人は（建築や都市計画の専門家でない）ほとんどの人たちが、みんな海外の都市景観やプロダクトデザインや使い方やしくみを、いいと言っている。羨ましいと言っている。この羨ましい感覚はいつも社会が動くための大きなベクトルですから、時間がかかるがどうかは別として、そうなっていこうという力が働いている、と思います。そしてそういうことがあるから現実的にこのわずか二〇年ほどの短い時間にオープンカフェが広がってきたり、マルシェやバルが定着したりしてきている。建築の世界ではリノベーションやコンバージョンがやはり定着してきている。

もちろんこれを妨げる負のベクトルもないわけではありません。

一つは公共の価値観が薄いなかでクレームをいう人が増えているのではないかという力です。

もう一つ感じるのは、自己責任の低下。この二つは連動しているように感じますがいずれにしても公共空間のリテラシーに対しては敵といえるベクトルだと思います。

ほんとうは日本人も、公園や道路など公共空間を自分たちが好きなように使ったり、楽しんだりしたい。そしてアクティビティが多様になることを望んではいる。その一方で何かあった時には他人のせいにする風潮が大きく足を引っ張っている。行政が悪いとか、計画者が悪いとかいうことではなくて、僕らが闘っている敵は「自己責任意識」です。だからこういう活動は長い道程になる。でもやり続けるしかない、ということになります。でもいずれ、世界中の人たちの価値観は非常に近いものになっていくと思っています。自己責任の価値観ですらグローバル化すると信じています。だからあまり悲観的に感じないのでしょう。

〈鳴海〉話を聞いていて思い出したことを一つ。僕が通った小学校は津軽の「弘前城公園」の中にありました。それで公園にしょっちゅう遊びに行ったんですが、そこらじゅうに禁止事項が書いてある。節をつけて、「この土手に上るべからず、しやくしょお～～」といいながら遊びまわった。禁止を無視して遊んでいたわけですが、子供心にも「禁止」の氾濫に違和感を持ったのだと思う。氷の張った堀でスケートをして、氷は割れて堀に落ちた子もいた。「この堀でスケートするべからず　市役所」ですね。「禁止、安全、責任」という関係が日本ではちゃんと論じられていないことも関係していると思う。

■世の中は変わる、と、われわれは思い続けるのか？

〈倉知〉逆に考えると、道路法とか、道路交通法ってできたのは、多分戦後ですよね。六〇～七〇年代でそういう風にインプットされたのであれば、今後同じだけ時間をかければ、逆にまわることがあると思います。

〈森山〉どうしても世の中の動きや意識に対して、法律は、三〇年から五〇年くらいは遅れがちだと思います。だけど今は公共空間を占用するとか、販売行為をするとかいうことでも、まちづくり的要素がある活動であれば一定のルールを作りながら認めていこう動きが随所で起こっていますね。そうすると市民の意識も少しずつ変わっていって、いつか法律も変わると思います。

〈山室〉私はストリートファニチャーの製造メーカーで働いています。

６４年の東京オリンピックの頃から始まって、ベンチとか観覧椅子とかで「こういう物が無いから作ってくれへんか」と言われて、家具デザイナーさんたちと一緒にベンチや車止めなどを開発してきました。特にＧＫ設計さんとは一緒に多くの仕事をする機会がありました。七〇年大阪万博の頃から五年くらいの間に急激に品番（品数）が増えて、その後もコンスタントに増えていきました。しかし九五年の阪神淡路大震災があった頃からどんどん品番が減っていくようになりました。大勢が標準設計型へと変化していくようになって、あまり個性のないデザインの物ばっかりになっていきました。長寿命維持管理重視への移行ですね。そのように、時代に合わせて製品の種類も品数も変化してきました。

僕が入社したバブルの時代はまだ道路施設の規制が厳しくて、道にベンチを置くこともなども特別な理由がないと駄目な時代が長く続いていました。それが目的で開発しても日の目を見ること無く消えていった製品が多かった記憶があります。今は道路にベンチは置けるようになりました。そのための製品も販売しています。

このところニーズに細かく対応する、それぞれの場に合った独自の製品の依頼が増えてきました。今までに無い新しい分野の製品も生まれつつあります。パークレットシステム、防災機能があるベンチ、歩行者の為の日除けなど、僕らメーカーで考えたものばかりでなく利用者のニーズが行政の整備する製品に影響を与える、そんな製品も出て来ました。それぞれの変化がどういう理由、背景かは明確には分りませんが、景観整備の仕事をやっているなかでは、新しいニーズに応えようとするストリートファニチャーの需要がかなり活性化してきているのを感じ

ます。インターネットのカスタマーセンターへの問い合わせは、行政より民間企業や個人の問合せの方が多くなっています。個々の売上げの金額は小さいですけど、すごく活性化している感じがあります。

日本は戦前と戦後とで規制の内容が大きく変わっているでしょうが、戦後はいろんなことで変化の大きな起爆剤になったのが六四年東京オリンピックで、景観に対する視点、考え方が大きく変わって新しい流れをつくったと思います。二〇二〇年の東京オリンピック、またそこで、私たちが変えようと思えば社会の流れも変えれる、起爆剤になるのではと期待してます。

〈井口〉希望的観測というものは希望的であるがゆえに、もともと反論が難しいものだと言われます。だから敢えて反論します。旭川買物公園も五〇年前は大変な事業だったわけですよね。それであれからずーっと道路や公園を開放する社会実験を全国各地でやり続けてきて、それで今だに開放できず、むしろ、安全管理という名目の規制が厳しくなっていると思うんだよね。その規制を許しているのは、市民が本当はそれほど自由空間を望んでいないからではないでしょうか。

〈森山〉たしかにそうなんだけど、高度成長期のように足りない時代、どんどん増やさないといけない時代には一つのルールで縛ろうという力が働いてしまうんだと僕は思っています。そんなとき個別に細かい使い方を変えるのはとても難しい。

でもここまで明らかに人も減る、モノも減るとなった時には、今ある公共空間をどう使っていこうかということに自然となる。だから御堂筋のような広い道路や、駅前の大空間なんかも、実際に少しずつ市民に返していこうという動きがあちこちではじまっている。姫路の駅前も歩行者に返していこうと。日本でも、車中心の社会から、やっぱり人間に公共空間を取り戻していこうという動きがものすごく大きな力になっていると思います。だから僕は、公園や道路など公共空間で自分たちが好きなように使ったりだとか、楽しんだりだとかアクティビティが多様になることを、ほんとうは日本人も望んでいるんだと思います。

＊本インタビュープロジェクトは、ＪＵＤＩ公募型プロジェクト二〇一四・二〇一五年度、およびＪＵＤＩ関西ブロック公募型プロジェクト二〇一五年度の助成を受けて実施しました。掲載写真はすべて、鳴海邦碩氏提供。　会場：関西大学





■インタビュー参加者■（敬称略）

鳴海邦碩

一九四四年青森県津軽出身。京都大学大学院建築学専攻修了。大阪大学名誉教授、関西大学客員教授、日本都市計画学会元会長。専門は都市計画、都市環境デザイン。ＪＵＤＩ（都市環境デザイン会議）会員。

旭川市平和通り買物公園をはじめ各地のまちづくりに関わる。阪神・淡路大震災からの復興について一〇年間にわたって定点観測を行い、復興まちづくりを検証。日本都市計画学会防災・復興問題研究特別委員会委員長として東日本大震災の被害・復興への取り組みについて検証。インドネシアをはじめアジア諸国の都市環境調査。サントリー学芸賞、不動産協会賞等を受賞。

著書に、「都市の自由空間」「都市の魅力アップ」「景観からのまちづくり」「都市ザインの手法」「失われた風景を求めて」「都市のリ・デザイン」他多数。

〈ゲストメンバー〉発言順

倉知　徹　関西大学先端科学技術推進機構 団地再編プロジェクト室 特任研究員

江口久美　京都大学 大学院人間・環境学研究科共生文明学専攻　文化・地域環境論講座　日本学術振興会特別研究員

武田重昭　大阪府立大学大学院 生命環境科学研究科緑地環境科学専攻　緑地計画学研究室助教　ＪＵＤＩ会員

山本尚生　有限会社ハートビートプラン（業務内容は建築、イヴェントの計画、プロデュース）

松本邦彦　大阪大学大学院工学研究科環境・エネルギー工学専攻助教（共生環境デザイン学講座・都市環境デザイン学領域）

森山秀二　建築家　一級建築士事務所ＢＡ

山室浩一　（株）コトブキ 関西支店　関西都市環境開発室課長、ＪＵＤＩ会員

〈インタビュープロジェクト　主催者〉

井口勝文（代表）　千葉桂司

② 2015. 12. 21 インタビュー

横浜・馬車道に始まった、歩行者空間 デザインの極意

高橋　志保彦

私は新潟県生まれ仙台育ち。早稲田を出て竹中工務店の設計部に入社し９年在職しました。そのうち２年間休職をして一九六四年アメリカへ留学し、建築及び都市デザインを学びました。留学したハーバード大学には各国の有名な建築家が客員で教えに来てくれます。思いがけずオランダの建築家バケマ[1]が最初のセメスターにみえてボストンの再開発の課題を出し指導されました。日本にいるときにバケマの設計したラインバーン（図‐４７）という見事な歩行者空間の中心市街地計画を雑誌で見て衝撃を受けていました。バケマに直接ラインバーンの質問をしていろいろお聞きすることができました。これは大変勉強になりました。ラインバーンというロッテルダムの中心部はドイツ軍に爆撃されて壊滅的に破壊された所。そこを歩行者空間ゾーンとして、見違えるような中心市街地に蘇生しました。その作り方を直接教わりました。ヒューマンスケールの大切さや建物の比例や重なりにおける見え方など、細かく親切に教えてくれて、その後の私の街づくり手法はかなり影響を受けています。

日本に帰って、しばらく竹中に居りましたが、数年後自分で事務所を開いた時、折よく横浜の馬車道商店街の方から「何か良い案があったら提案してください」といわれたので、ここぞとばかり車を制御し歩行者が楽しめる計画案を提出しました。私が三十八歳、一九七四年のことです。その頃から、日本の都市デザインに深く関わるようになりました。

もともと私は、早稲田大学の卒業論文で「神田金物通り再開発計画」の調査研究をし、それをもとに卒業設計で「再開発計画」を設計しました。そういったことから、都市に対して、関心があり好きでしたので、都市デザインの道に進んで行きました。それに加えて卒業後、槙文彦さんのお手伝いをする機会に恵まれて「堂島再開発計画」「中之島計画」「錦糸町計画」「京都国際会議場コンペ」などの図面や模型を作りながら都市デザインと建築を勉強しました。このことは大変幸運でしたし、ハーバードに於いても指導を受けました。

ところで日本人というのは面白いですね、人にレッテルを貼るのが好きなんです。馬車道で脚光を浴びたら、あいつは「モール屋」だとかね。流政之さんというワールドトレードセンター前の広場にあった巨大な石の彫刻をつくった、世界的に有名な彫刻家。「馬車道出来た」って言ったら、「おー俺を呼べよ」っていわれ、招待して見て貰った。そしたら流さん「お、高橋、お前ここに入れ墨彫れ」、「えーっ。なんと?」と尋ねると、「馬車道一代男」と彫れって。（笑い声）

非常に面白い人でしたね、流さんは。

馬車道は、当時大変話題になりました。どうしてかというと、車全盛時代に既存の普通の街路を、如何に歩行者を大事にする道にするかということ、日本にはこんなことはその頃全く無かったのです。それをやったということから話題になった。「モール屋」なんてあだ名を付けられて、それ以来あちらこちらから依頼や指名を受け、歩行者空間を設計して来ました。

■人は都市をつくり、都市は人をつくる。

[1] Jacob Berend Bakema（１９１４～１９８１）：オランダの建築家。ル・コルビュジェを代表とする近代建築国際会議（ＣＩＡＭ）を解体させたとされる当時若手の建築家グループ、Team Ｘの主要メンバーとしても知られている。

「神は田園をつくり人は都市をつくる」これはダンテの言葉です。私はそれにかけて「人は都市をつくり都市は人をつくる」と述べています。人は道を作ります。その道は人や物を繋ぎます。人の道は道理でもあります。そして道理は環境、そして宇宙へと発展して行くということです。

「街の風姿」といういい方があります。都市と建築の様相、それは人の暮らしや周りへの配慮が関わります。私は、「先人の作ったものから学ぶより、先人の求めたものを求めよう」と常々考えています。上手く行くかどうか別として。自然と人間、日本人の自然観は自然を畏敬し、自然の力を貰うというのが人間。これは西洋の人たちと、だいぶ違うと言えます。西洋的な「自然を征服」というと言い過ぎですが、「自然を人間のものにしてしまおう」と、「人間の便利な環境にしよう」という、かなり強引なのとは違って、「ものの哀れ」や「諦め」のようなものも含めて、自然に従って行く、自然を畏敬する。そして、「再生と循環」、「輪廻」のような考え。そういうのが、心の底の方にあるのではないかと思います。これはＤＮＡ的作用ではないかとも思います。Ｊ・アプルトン[1]が言っているのは、「我々の美意識は、遠い昔の、古代の人の行動に起因している」。結局は遺伝子があるのだと。だから、アジア民族が街や建物を作る時に、アジア的なものしか最初は出来ないのです。いろいろ学習をして、西洋的なものを作りますが、放っておけば、自然にアジア的なもの作ってしまう。どうも遺伝子のなせるわざではないかと思います。

また、「全て自然から借りもの」なのだと思っています。「借りたら返す、盗むんじゃない、どんなものでも借りたら自然に返すのだ」そうしなければいけないと思っています。例に出せば、アイヌ民族はそうです。必要なものだけを採って、あとはあまり採らない。アポリジニもそうです、自然を大事にする。自然の中に人を置く。人類が地球を破壊する生物であってはいけないのです。

■産業革命の功罪、自動車の功罪。

十八世紀に産業革命がありました。イギリスで最初の第一期産業革命一七六〇年代に始まりました。ワットの蒸気機関が発明され、すさまじく発展しました。以前人間の力を、馬に託し「馬力」という言葉も生まれたわけですけれども、それが蒸気機関になって、ガラリと変わります。機械により物を大量に作る。それから、石炭による煤煙や人口集中で環境も段々悪くなって行く。そういうのが産業革命によるということです。便利さ、それから沢山物が出回る。人間はそういうものを得ることができました。ということは、昔は王侯貴族しか持てないようなものが、機械の力によって、どんどん大量に生産されて庶民まで持てるようになって行きます。一九世紀になって、世界中に産業革命が及びます。その事が本当に良かったかという疑問もあります。良かったと思う一方、本当に良かったのか。「知る事の幸せと、知る事の不幸」っていうのがあって、知り過ぎると、もう元に戻れない、産業革命以降物凄く人口も増える。日本でも明治以降爆発的に増えるし、世界的にもそうです。それだけ環境が悪くなる、空気も悪くなる。「産業革命は地球を幸せにしたか」ということです。

車が一九世紀後半に出来て、日本に入って来たのは一九〇〇年頃です。大正天皇が皇太子時代初めてＴ型フォードに乗りました、それが最初です。日本でつくられたのは一九〇二年、それから一二〇年位でこんなになってしまった。道路が全て車に占領された。実は、イタリアでもそうだったのです。一九六六年、私は留学を終えて日本への帰途三ヶ月半ヨーロッパを回りま

[1] Jay Appleton：イギリスの地理学者（１９１９～２０１５）「風景の経験―景観伸びについて」（法政大学出版局）参照。

した。「ヨーロッパ一日五ドル Five Dollars a Day」という本を持って。あちこち巡りました。イタリアに行ったら、広場っていう広場全て、車で覆い尽くされ、駐車場になっていて人が全然使えない。それで一九八〇年頃から、これはまずいということで、広場から車を全部追い出しました。それによって面白いことに中世の頃と同じ人間の広場になったのです。そのように車は大変便利ですが一方では物凄く悪い事をしたのです。それを人は気が付いていなかった。「車は人に奉仕するのであって人が車に奉仕してはいけない」のです。人間の尊重というか、そういう世界にして行こうという。そのあたりからなのです。ですから、イタリアの街、今見ると本当に素晴らしいけど、暫く前はそうではなかった。

■歩行者空間は都市景観抜きには語れない。

では中世はどうだったと、街は汚物にまみれていた、各家庭にトイレはなくオマルを使っていました。城壁の外に捨てなければいけないのにいつの間にか道路に捨てるようになった。上から排泄物を落っことしていたんです。「ほら水だよー」って言って、バシャ。だから、女性を内側にして男性が外側歩くって言うのは礼儀です。男がかぶるわけです、ビシャっと。またハイヒールも、その道路状態から出て来た。パリの街もブヨブヨだったそうです。だからハイヒール。日本だって高下駄、足駄という、履物を履いて泥道を歩いた。今のような舗装は、昔は幹線道路以外殆んど無かったし、雨が降るとぬかるみになりました。

ヨーロッパの街だって近世までは決して綺麗ではなかったのです。日本が綺麗になって来たのは明治の頃。一八五三年にペリーがやって来て、一八五四年に横浜の今ある開港広場の場所で日米和親条約、不平等条約ですが、それを結ばされるんですね。その後に通商条約に改訂しますが、その頃、明治四，五年頃、横浜の警察官の主な仕事は、糞尿取締り。皆、道端で立小便をしていた。横浜も当時はそれぐらい汚かった。というのは、地方から、出稼ぎの職人が、ふんどし姿で、大八車を引っ張っている。それで、尿意を催すと、その辺で構わず放尿。これは酷いよとアメリカ人から言われてしまう。それで、対応策で四斗樽を置き始めた、原始的公衆トイレ。我々が今見る、この素晴らしい横浜の環境では無かった、一五〇年前では、そういう環境だったということも言えます。

都市の風景と景観。風景は風光や景色と同義語です。風景の視界に広がる風景の「印象論」「観賞論」「構造論」「意味論」そういったものの総称を「風景論」というし、都市風景は、人の暮らしや心理を映します。それから、ドイツ語の landschaft は、もともとは「地形や地域のまとまり」を意味しますが、植物学者三好学が景観と訳語を付けました。今は「景観というと物の視点、物と物との関係」をいいます。でも最近では心象、感性、心理的影響をも重視するようになりました。「歩行者空間と、都市景観の整備」は、私の都市デザイン手法の二本の柱としてずっとやって来ました。どうしても景観というとき建物と道路が主体となって、都市を見るんですね。でも、人間の姿を見ながら、これはどちらかというと風景なのですが、そういう生活まで見て色々論ずると言うことが大切です。

■「道」に見る日本の文化と精神性。

道というのは一体何でしょうか。道は、古い大和言葉よりはるか昔に先祖たちが言葉を発している時、「ち」って言ったそうです。「ち」は道路、道の事。獣道のようなものですかね「ち」。それを敬って「み」が上に付く、「御」と言う字、で「みち（道）」になりました。

一般的に言うと、道には五つの機能があります。「交通機能」「生活活動機能」「環境維持機能」「防災避難機能」「供給処理機能」です。交通機能は人・もの・車の動き。生活活動機能とは生活したり遊んだりするアクティビティの機能です。環境維持というのは、陽の光を入れ

たり、風を通したりする機能。それから防災も当然ですね。そして供給処理、インフラです。それに加えて私は空間構造形成機能という都市を形作るという重要な機能を挙げます。

ヨーロッパの街と、日本の街は違うのです。それを、同じに論じたら間違うと思います。ヨーロッパの街には道路の交わる所を広げて初めから広場がありました。でも小さな広場だったのを少しずつ少しずつ広げて行っている例もよく見かけます。ここに人々が集まるため、広場を広げたり形を整えたりしていきました。建物を削ったりもしました。例えばシエナでは参事官が、「あそこのバルコニーもうちょっと引込めなさい。ここはくっつけなさい」とか言っていわば景観整備をしていたのです。そういうような事があって美しく整えて来ました。そんな歴史があります。

空間構造について云えば平城京や平安京。碁盤の目のように都市がつくられました。中国の長安の都を模範として作ったのが日本の都です。それから、風水思想によって造って行く。イタリアで風水思想は勿論無いですね。気候や風土も全然違う。ですから、異なるものを同じに論ずるのは違うということを、基本に言っておきたいのです。

それから、「生業(なりわい)形成」及び「景観形成」、建物になったりお店が出来たりする生業。いろいろな建物の種類が出て来る。それと「緑化機能」。緑の無い道もあるけども、私は出来るだけ緑化しています。

また、「情報機能」、当然ながら道路には有形無形で情報機能がありますね。人の動きやファッションも情報です。

それに「象徴機能」。この「象徴機能」というのが大切で、例えば「銀座」というと全ての日本人が分かります。これが象徴機能です。例えば横浜の「伊勢佐木町」を挙げたとき、何となく分かりますが東京の銀座程ではないですね。また、日本人でも、「シャンゼリーゼ」と言うと、すぐイメージできるんですね。物凄い象徴機能が満ちています。道のデザインに関わると、いろいろ面白いことが分かってきます。

そして、街道という道もあるし街路もある。街路は都市生活に関係するし、空間構造は都市の基盤で、景観の基盤にもなっている。

都市のイメージについて述べると皆様ご承知のように「パス path」「ノード node」「ディストリクト district」「エッジ edge」「ランドマーク landmark」の五つの要素があるとケヴィン・リンチ[1]は挙げています。

そして、道の精神性、これは日本独特です。道というのは、真理や奥義を求めるものです。「茶道」、「華道」、「香道」。奥が深いのです。それを会得するかどうかによって人間が変わって来るということです。「柔道」とか、「剣道」、全部こう、深く掘り下げて行くものです。また日本人の精神性に深くかかわるものとして「武士道」があります。道というのは、そのように哲学的、宗教的なものもあります。

■一九七〇年代に横浜市が全国に先駆けた先進的都市計画事業。

一九七〇年代飛鳥田市政において、横浜市の六大事業がありました(図-1)。私はそれを受けてやっています。一つに、都心部強化事業というのがあって、関内地区のみの楔(くさびがた)形から横浜駅及びみなとみらい地区を連結させる、鋏(かすがい)形へ都心商業地区を形成するという大きな構想です。

---

[1] Kevin Lynch：アメリカの都市計画家、建築家、都市研究者（1918～1984）。「都市のイメージ」「廃棄の文化誌」などの著書で知られている。

そこに、馬車道、伊勢佐木町の都心商業軸整備の項目が入っていました。それで、馬車道の人から良いアイデアがあったら案を出して欲しいと言われました。

「金沢地区地先埋立て事業」。それから、「港北ニュータウン建設事業」、それから「高速鉄道網」。ここで、地下鉄建設も出てくる。それに、「高速道路網」。高速道路が街の中に高架で入って来てしまう危機があって、ご存知のようにこれに対し田村明[1]さんが懸命に建設省に掛け合って地下に入れた。もう一つ。「ベイブリッジの建設」。今、普通に見ているけど、大変な事業でした。横浜のクオリティを高め、生活環境をつくる壮大な計画が実践された創造都市横浜の始動が始まりました。その時代に、僕は仕事をさせてもらった。高速鉄道の地下鉄建設に関して委員会が構成され、横浜国大の河合教授が委員長で、榮久庵憲司さん、柳宗理さん、粟津潔さん、吉原慎一郎[2]さん、田村明さんが委員で私は吉原さんから依頼され、上大岡と弘明寺の駅をこれからできる駅のスタンダードモデルとしてつくる目的で設計しました。当時ワシントンのジョージタウンで日本レストランを設計していたので、単独モントリオールまで地下鉄を見に行って、カナダの優れた地下鉄を視察、良いところを参考にしました。「行く先だけしっかり表示すれば良いのではないか、過ぎ去った駅は大して重要じゃなく強く表現しなくても良いんじゃないか」ということを提案。榮久庵憲司さんも、「そうだ、そうだ」って言ってくれました、また、当時地下鉄一号線といいましたが、横浜のカラー、マリンブルーを採用して階段やエスカレータの手摺を青くしたり、タイルを貼った壁の上部に青いラインを設けたり、車両の乗車位置が分かるような床のデザインをしたり、いろいろアイデアを出しました。壁に「濃い色彩の横帯をつける特徴的なライン」や「過ぎ去った駅名より次の駅名強く表示する」というアイデアを出し、そこで初めて採用されたもので、その後の我が国の地下鉄駅のデザインの方向性にかなり寄与したと自負しています。今地下鉄や鉄道の駅では普遍化されています。

■ヨーロッパ、アメリカで先行した歩行者空間整備。

第二次大戦が終わったのは一九四五年。その頃全世界が疲弊していました。ヨーロッパの多くの都市は破壊されていました。復興において、街の中を人々の生活に立脚したアーバンデザインの考えのもとに始まりました。一九五〇年代、ヨーロッパに都市にモール整備が始まった。コペンハーゲンのストロイエ（図-２）。車がひしめき合い、車に道路が占領されていました。そこから車を排除したらすばらしく楽しい街になった。やっぱり人間の尊重ですね。そしてストックホルムのロアー・ノルマルム、ロッテルダムのラインバーン（図-４６）、これに僕は最も刺激を受けて勉強しました。また、ドイツ小都市の「歩行者ゾーン fussgängerzone」作りです。

---

[1] 田村明：都市計画家（１９２６～２０１０）。飛鳥田一雄横浜市長に請われて民間から入庁。企画調整局長。技官。横浜の街づくりを行う。後法政大学教授。

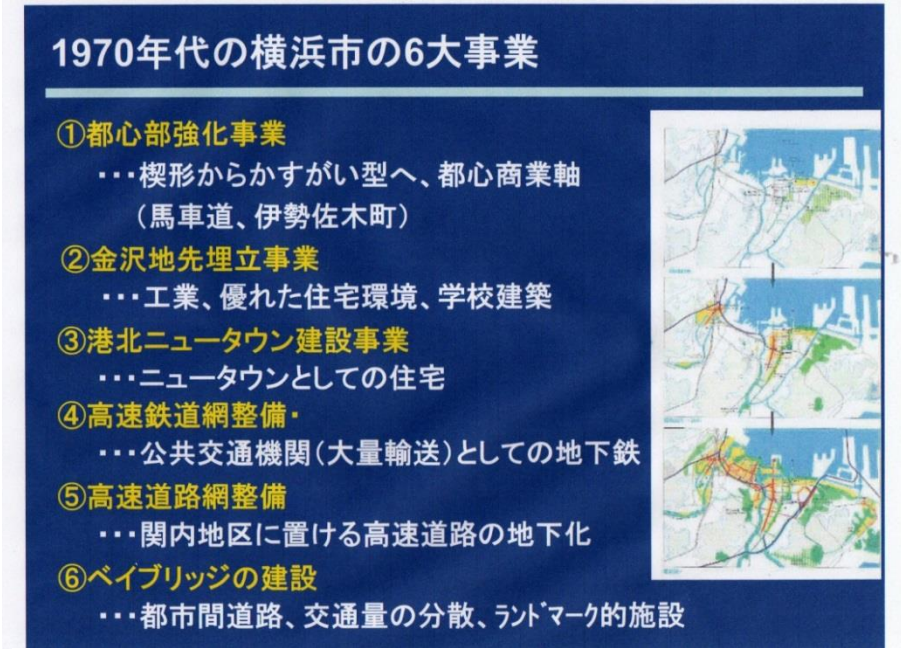
[2] 吉原慎一郎：建築家（１９０８～２００９）。飛鳥田市長とともに横浜スタジアムの建設に尽力した。

古くは、都市には防衛のための城壁がありました。イタリアも殆どの都市に城壁があった。都市国家だったからです。古代ローマに起源をもつ町と、中世の頃に出来た町があります。また形態の違いもあります。エトルスキがいたところ、今でいうトスカーナ地方ですが、あの辺の人達は、どちらかというと丘の上に町を作るんです。丘の頂。サン・ジミニアーノがそうです。ところが、もうちょっと東の方の中ぐらいに行くと、ウンブリア州というのがあって、ウンブロ族というのは、どちらかというと、丘の中腹に町をつくる。アッシシがそうです。そのような事で、ちょっと形態が違うのですが、それにしても防衛のためです。

ドイツの町もそうです、防衛のために城壁で囲みます。戦の方法が変わり、大砲が出て来ると要らなくなる、城壁を超えてボーンってやっちゃう。それに町が発展し始めると、そんな城壁があると邪魔でしょうがない。それを壊します。勿論壊さない町もあります。



（図－２）コペンハーゲンの歩行者モール、ストロイエ。



（図 - １） 1970 年代の横浜市の 6 大事業

オーストリーのウィーンの町はそれを壊してリングと称する広幅員の道にして、そこに市電が走る環状道路にした。その中は出来るだけ歩行者空間。イタリアの町もウィーン程大きくないですけど、割と小さい町がいっぱいあります。その城壁から内側は歩行者空間です、もともとそうだった。せいぜい直径は一キロとか一・五キロ位で歩ける距離です。真ん中にドゥオモや教会がある。やっぱりキリスト教の国、祈りや集会があるのでそこへ皆が行く。すると当然、広場も要る。

日本はどうかというと、神社やお寺がありますが、塀を回している。その中が境の内側で境内。そこは、町奉行の力が及ばない所で、寺社奉行の管理下ですがかなり適当。日本のお寺さんってかなり俗っぽいんです。もともと日本の宗教は俗っぽいところがある。盆踊りなんかそうでしょう？一遍上人の時宗では踊ってストレス発散して祈る。そこから「盆踊り」というのが出てくる。そういうのは境内でやった。境内はまた縁日が開かれて、この縁日空間はかなり俗っぽい。俗っぽくないと宗教広がらない。という事もある。あまり哲学的というか真面目だけでは面白くないし民衆がついていかない。

一九六〇年代に、ヨーロッパからちょっと遅れてアメリカでモール整備が始まりました。ミシガン湖の西にカラマズーという町があり「カラマズーモール」が出来ました。それから西海岸から少し内陸にあるにあるフレズノにフルトンモールができた。ここに行ってみましたけど、公園公園していて活気の形成には役立たない。やっぱり少しドライでないと人は集まらない。

それから一〇年遅れて一九七〇年代、日本のモールが始まりました。旭川の平和通買物公園。旭川はどうやったかというと、五十嵐さんという若い市長が、ここを歩行者専用の道にしたいと、ところが道路法によって出来ないのです。歩行者専用道路は「未だ供用を開始していない道路」にしか出来ない。いわばニュータウンにしか出来ない。ここは国道だったのです、その国道を、他の市道と交換して、そこを廃道にして公園にしたのです。だから買物公園。公園だったら色んな事出来るだろうという苦肉の策で造ったのがこれです。

私は横浜の馬車道の計画で地元の方に、「車止めますか？」っていったら、将来は止めることも考えられるが今は止めたくないという意見でした。それで、車道を狭めて歩行者のために歩道を広くしようということをやり、それとセットで壁面後退もした。横浜市の国吉直行さんと相談して色んな試みをやったのが一九七六年でした。国吉さんは後にアーバンデザイン室長として辣腕を振るわれました。ここにおられる若い方はまだ生まれていない頃ですね。

完成後まもなく、仙台の一番町の人達が視察にみえた。仙台出身の設計者として私が説明してあげましょうと案内した。そしたら「仙台も設計して」といわれ、仙台も携わった。横浜の伊勢佐木町も経済局からの依頼でその頃「オープンモール」且つ「フルモール」の提案をしました。

■馬車道、ことの初めは関内商店街の近代化事業。

横浜の歴史を辿ってみます。馬車道ですが、明治五年、開港当時の横浜では、今の横浜球場のあるところは昔、遊郭でした(図‐3)。それを南に移して公園にした。吉田橋には関所があった。初め北側にあったらしいけど、後で吉田町に移った。袂に関門があったので、この関門から内側が関内、伊勢佐木町側が関外です。明治のころ、突堤をつくり船が着くようにしました。大きな公園もできました、今の日本大通りが中央に造られました。馬車道もルートが変わりました。潟もあった。昔の横浜村は砂州になっていました。弁天通、弁天様があり、弁天橋があった。出島のようになった関内地域の入り口が吉田橋。段々埋め立てられて今の形が造られまし

た。横浜球場のあるところにあった遊郭から火が出て、広範囲に延焼しました。そして再整備をすることになります。

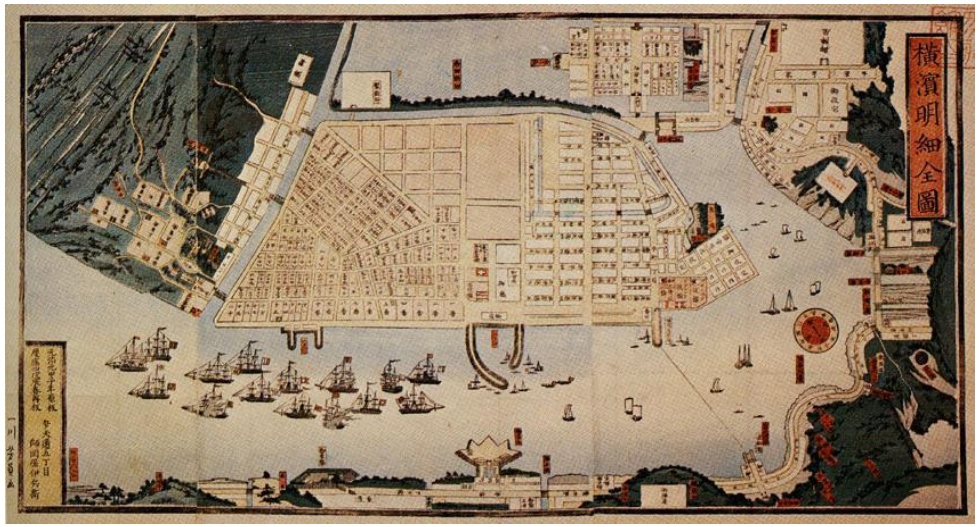
ところで一八五〇年の横浜には民家が少しあっただけで殆ど何にもなく砂州があった。そんな所へペリーが上陸しました。段々発展してきました。一八九〇年、大体今の姿になった。ところが、関東大震災でメタメタに壊れた。その次が大変で第二次世界大戦の大空襲があった。横浜大空襲、焼け野が原になってしまった。馬車道も焼け野原。横浜は二度の大災害を経験したのです(図-4)。

そして、一九七五年、私が、馬車道を計画して、歩行者空間整備をやろうと、我が国最初の既存道路のプロムナード化。この「最初の」というのが大変でした。まだその頃、手法なんていうのは確立されてもいないし、どうやるかというのは手探りでした。で、手法は横浜市の企画調整局（後の都市デザイン室）の人や経済局の人と、技術的には道路局中土木事務所の人と一緒に打合せをしながら作りました。

先ず壁面後退と歩道の拡幅です。歩道を一メートル拡幅して、三・五メートルしか無かったのを四・五メートルにした。且つ、壁面を二・五メートル後退していこうと、また、色彩調整もしました。土の色即ち「ベーシックカラー」を三色、「黒系統」「白系統」「茶系統」くらいにしよう、「アクセントカラー」としては看板とか、お店の品物とか、歩行者のファッションの色、それらが一番目立つ色で良いんじゃないか。建物とか地面や道路は「グラウンド ground」で地の色は抑えようと。そしたら、田村明さんから「色の規制まで出来ますかねー」言われたんですけど、「いや、やってみましょうよ」と進め、まあ上手くいったと思います。

それから、看板調整も行いました。我が国最初の街づくり協定、これは法律ではありません。地域の人が皆で決め事をしました。ということは、今、営業をしている人達は、自分達はこういう街にしようというコンセンサスはあるけど、その次の世代になったり、東京の資本、事業者、いわゆる新規立地人といいますが、そういう新しい人たちが来たりするとそれが崩れてしまうのではないかと、だから協定というのを作った、ということだったのです。そして、住民参加全員合意で協定を締結した。これは、理事長の指導力があってできました。私と相談をしながら進めて行きました。当時はなんとなく薄汚れた暗い感じでした。ファッショナブルとはとてもいえない街でした(図-5)。床もガタピシのコンクリート平板。アーケードは所々にある。それでも、ガス灯もどきはあった。終戦後、蒲鉾兵舎が、脇に林立していたのです。伊勢佐木町には、飛行場があった。商店街としてやっと成り立っていた。商店街には「振興組合」と「協同組合」がありますが、ここは「関内商店街協同組合」といっていたのです。馬車道じゃなくて、関内商店街。それを商店街の方が馬車道に変えました。馬車道の方が良いイメージでＰＲしやすい。それで「馬車道計画」という計画書を出しました。この頃は全て手書き。パソコンじゃないから大変です。こういうモールにしませんかって。そしたら「おー良いね、でもどこの街これ？」って言われてしまいました。もうちょっと抑えた案でやろういわれました。でも最初はパースで見るように、こういう街にしませんかって言ったのです(図-6)。良い感じでしょう？残念ですが出来ませんでした。関内ホールの前に人が集まれる広場も作ろうと、提案しました。多少ニコレットモール的ではありますが別に真似したわけではなく、道が狭く歩道の両側に公平に街路樹を植えようとすると、どうしてもこうなってしまいます。事業計画の研究やショッピングモールについて研究、先進地視察、歩道拡幅に関しては行政と相談、専門家と接触、それから組織づくりも初めて作ってもらいました。「総務委員会」「企画委員会」「渉外委員会」「資金委員会」「ＰＲ委員会」。その上に理事長の指導力が十分に発揮されました。馬車道のデザインポリシーを作りました。私が一人で作ったというより、みんなで作った。「馬車道憲章」の策定も提案しました。「人間尊重の街。繁栄の街。古いものも大切にす

る新しい街」そこから「モールの形成」、「場と仕掛けの導入」とか、それらの内容を提案し理事会で検討しました。それで、総会において皆で「おー良いじゃないか」、とにかく「誰でも歩きたくなる場所」にし、「太陽と緑にある街、馬車道レンガ通り」。これは、理事長が打ち出した言葉です。このキャッチフレーズでやろう。それで私は実施設計に入って行きました。



（図 - ３）開港当時（明治５年頃）の横浜

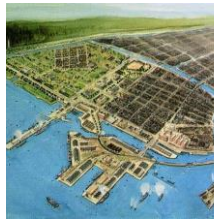

1854 年


1865 年


1892 年


1922 年


1923 年関東大震災


1935 年


1945 年横浜大空襲

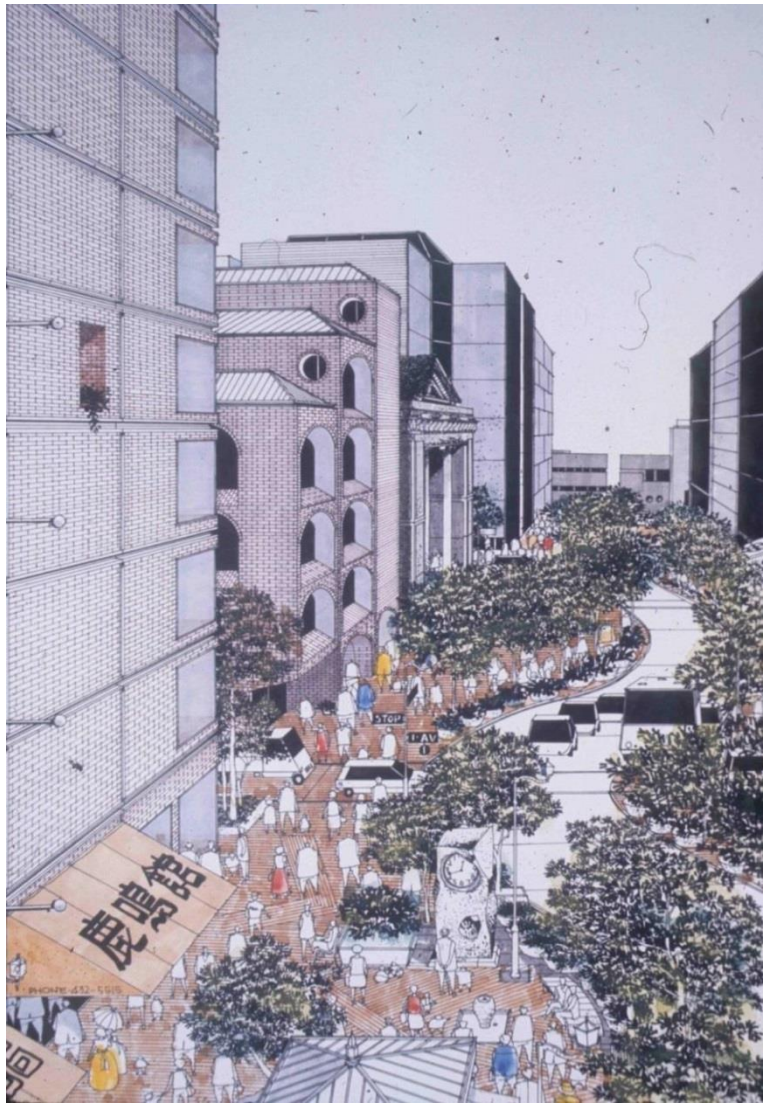

1988 年

（図 - ４）横浜村から今の横浜市まで　出典：横浜市

■商店街のトータルイメージを、みんなで考える。

煉瓦を言い出したのは地元。太陽、緑は普通出てくると思うのですが、煉瓦は地元から出てきた。その頃は煉瓦タイル。コンクリートを敷いて、そこに煉瓦タイル貼ったんです。その頃はみんな煉瓦タイルでした(図 - 7)。

ところがあのあたりは埋め立地。地盤が動く。二〇年過ぎると所々クラックが入ってきた。杭を打っている建物は全くしっかりしているけど、ただ地面に乗っかっている建物や道路は動くのです。これは駄目だと思って、二五年経ってリフレッシュの時に本当の煉瓦にました。動い



（図 - ６） 馬車道計画　最初の提案 1974 年



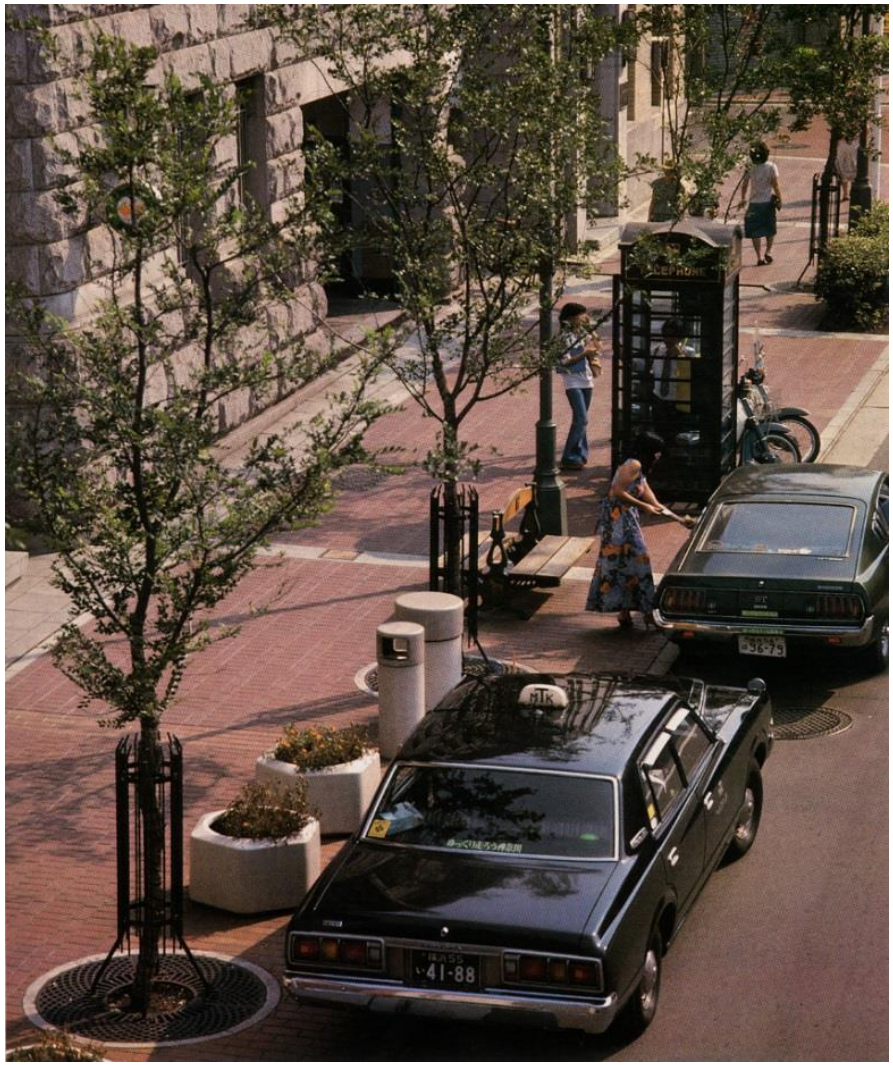


（図 - ５） 1973 年頃の馬車道(関内商店街)

てもアンジュレーションになって味が出る。ボストンとかイギリスの古い街の歩道はみんなそうです。それでやろうとイギリス製の煉瓦にしました。

馬車道計画では、歩道拡幅、壁面後退、交通量制限、車道の幅員を狭めて、車種制限をして時間帯も決めて、駐車場整備、それから搬入路の設定、適正業種の考察、遊休地の有効利用、こんな事をやってきました。

古い建物も残して行こうと研究しました。こういう敷地という私空間の中で公共空間に接する部分「半公共空間」を大事にして、壁面後退をしましょう。それには、こういういろいろな手法がありますと説明パネルを作りました。「これらが生まれると街は楽しくなります」と説明しました。そして「出来るところからやりましょう」そして「現状はこういう状況です。壁面を後退しながらもうちょっとすると、こうなります。更に将来はこうなります」と。今や本当にそうなりました。街づくりは一〇年二〇年と掛かります。店先空地が小広場的になって楽しくなる。こういう事を考えて計画しました。コンセプトを出して、模型を作って説明しました。商店街は「よしー、これで行こう」っていって決めてくれました。それにストリートファニチュア。当時我が国の道路にストリートファニチュアは無い時代だったのです。コトブキさんと一緒に作りました。コトブキさんに、今井さん（現ＮＹ在住）という人がいて、私のデザインをいかに製作するか一緒に検討しました。



（図 - 7） 日本で最初の既存道路のプロムナード化が実現した馬車道。

■壁面後退が街にゆとりをつくる。

壁面後退に関して店舗は二階の高さで二・五メートル下げましょう。お店じゃない銀行や証券会社は三時になるとシャッターを下ろして街が暗くなるから五メートル下げその奥に奥行一メートルのショウウインドウを作りその裏にシャッターを下ろして欲しいといいました。すると

銀行や証券会社は、「お店じゃない?冗談じゃない、うちも店舗だ、お金を売っている店舗だ」、とか言われてそのやり取りが面白かった。昔と丁度同じ場所の、before -after の写真で見るとその変りようがよくわかります(図 - 8)。建て替えて街角広場ができました。考えていた通り、人々が「楽しい」といって沢山街に繰り出すようになる。このような壁面後退をして貰いました。こういうスペースが有効ですから、壁面を下げましょうと説明しました。私的な領域が有って、公的な領域、その間の中間領域、店先空地、それからエレベーション、壁面に看板をつけますから、景観を作るには、ここが最も大事です。所有者の人達の考え方によって景観は変わるということです。中間領域は大変重要です。





（図 - 8） 壁面後退によって通りに街角広場ができた。人々が「楽しい」といって沢山街に繰り出すようになった。写真は同じ場所の計画前 before（上）と計画後 after（下）。

■警察協議には大変苦労しました。

ベンチを作りました。ところがこの当時はベンチを置いてはいけなかったのですね。これは道路交通法違反だということで警察官に呼び出され「ベンチに座れ」と言うから座った。「足出せ」と言われて足を出したら、私の短い足が車道へ出ちゃった。「危ないじゃないか」と言われた。「じゃあどの位下げましょうか」って言ったら、また怒られた。「下げる・下げないという問題じゃないんだ。置いてはいけないんだ」と責され屈辱を味わいました。加賀町警察の交通課に連れて行かれたのです。私は、「森永キャラメルという文字のあるベンチがよくあるじゃないですか」というと、分厚い道路六法をドスンと出されて「ベンチを置いてよいとどこに書いてあるんだ!」と、さんざん怒られた。「横浜市の人か私が、道路交通法で逮捕」と言われたと聞いています。あの時は逮捕を免れホッとしましたが、今思えば逮捕されたほうがドラマチックだったでしょうね。その後ニメートルの人の通行ゾーンがあれば良いと、横浜市は決めてくれましたそれで助かった。それまでは、毎月、臨時に置かして下さいと、商店街が警察に届けを出す、それでＯＫになった。（図 - 9）

それから、タイルなんか張ったら駄目だっていうんです。学生運動がまだ盛んだった頃で、このタイルを引っ剥がして警察に投げるではないか。タイルを歩道に張っては駄目ってだいぶ怒られました。でも、そういう事件はありませんでした。



（図 - ９） 道路交通法違反で逮捕されそうになった路上のベンチ。

■横浜の歴史をデザインする。

古い建物を出来るだけ残すようにしました。電話ボックスも作りました。「お金が掛かるから嫌だ」といわれたので、「じゃあいい、お金が掛からないようにするから」といって、表側だけ横桟格子があり裏側なそれが無い一枚ガラスのまま。つまらない電話ボックスしかなかった頃なので馬車道のデザインは非常に話題になり渋谷のパルコ前通りにもつけられたりしました。地下街へのガラス張りの入口もデザインしました。当時ガラス張りの地下入口はありません出した

吉田橋も設計しましたが、当時の道路局の担当者に、変わった形のモダンな面白いのを作ったらと言われました。でも僕は「いやー、そうじゃない。横浜はやっぱり、明治の頃にあった、鉄の橋にしようよ」って言って。これ怒られながらやったのです。田村さんに相談すると、田村さんは、「そうだよね、それでいいんじゃない」って、それを道路局の担当者に言ったら、「あんたは田村さんの方しか見ていない」って怒られた。でも昔のこういう風情を残したってことは良かったと思います(図 - １０, １１)。鉄（カネ）の橋です。日本で二番目の鉄の橋です。一番目は長崎の「くろがね橋」、明治二年です、同じ年。ところがあそこは欄干だけです。吉田橋は全て錬鉄のワーレントラスで作られた。これは明治政府のお抱え技師で、イギリスの土木技師ブラントンが作りました。彼は都市計画までやった人です。それを復元しました。ブラントンの名前残るけど高橋の名前は出ないんですねー、一緒に作っているのに。日本ってそういうとこですね。



（図 - １０） 1869 年イギリスの土木技師ブラトンが設計した初代の吉田橋。



（図 - １１） 現在の吉田橋。設計は建築家高橋志保彦。

■居留地の歴史を残した、馬車道広場とガーデンストリート

吉田橋の上に、関門跡という石碑があります。開港時橋の袂に関所がありました。橋のたもとの歩道を広げて広場を作りました。ここは昔東京までの馬車の発着点。横浜市が高速道路を地下化しその下に地下街を作るとき、道路局が歩道を広げ私が指名されて広場のデザインをしました。

その後で作ったのが第二期の馬車道です。ガーデンストリートと名付け、庭のように緑化をしました(図 - １２)。街のデザインには福祉を考えなきゃいけないし、お年寄りがここで花を植えたりするのもいいんじゃないか、自分の家の庭みたいに考えると愛着を持てるだろうと考えました。このネーミングというのは非常に大事ですね。コンセプトがすぐ理解してもらえました。本当のレンガをここで敷きました。地盤の沈下があってもアンジュレーションになれば良いという事です。古い建物を利用して、日建設計がこの日本火災海上の高層ビルを作りました。元川崎銀行だった低層部のファサードだけ残して。この頃から、伝統的建築を残し高度化する手法が常道になりました。それはそれで一つのやり方です。いろいろ文句言う人もいますけど、それは止むを得ない事だと思います。関内ホールを芦原義信さんが設計され、マルタ・パンの彫刻が前面広場に置かれました。

馬の頭を付けたボラードを造りました。頭を撫でると幸せになるというふれこみで。吉田橋のたもとの馬車道広場も二度目の設計でチェスが出来るようにしました(図 - １３)。馬車道は「もののはじめ」が沢山ある街です。西洋から何年に何が入ってきたかを床石に刻みました。例えば「アイスクリームは一八六九年」と書いています。そしてチェスができる市松模様の床のデザインです。初め将棋盤にしようかって提案したんですが、いや、ここはイギリスからの馬車やガス灯が入って来た街だからチェスにしようって言われてチェス盤にしました。お祭り日にチェス大会も催されます。馬の水飲み場の復元もしました。本当のガス灯を設置し、何本かはイギリスからから輸入もしました。中田市長の時でしたが、点灯式もしました。



（図 - １２） 馬車道ガーデンストリート。





（図 - １３） 馬車道広場。

■横浜の歴史のシンボル、開港広場（図-14）

開港広場を設計しました。マンクーゾの「ヨーロッパの広場三〇の憲章」では、広場の真ん中に物を置いちゃいけないと言っています。その理由も分かります。当時相当広場を研究しました。イタリアの広場には通常噴水を真ん中には置いていない。ローマのナボナ広場にはベルニーニの噴水が置いてありますが、大体噴水や彫刻を置いているのは広場の端っこなのです。それも考えました。私は、三つか四つの案を市へ持って行きプレゼしました。当然、広場の中心に何にもない案も作って行った。ところが今実現している案を横浜市が「これ一番良いよ」って言ってくれました、絶対これじゃないだろうなという案がね、これが一番良い。何故かと言うと、ここは記念広場だからです。日本では人々が日常的に集まるっていうのはあまりない。だから記念的で、この案が良いんじゃないかって。昔は広場を横切る道路も有りました。だから一部はアイランドになっていた、こんなところで広場作ろうとしても広場になる訳が無い。それで市がこれを廃道にした。ここは大変素晴らしかったと思います。今滝と池のあるこの場所は民地で駐車場になっていた。その向こうは海岸教会。手前は民営駐車場、ここに広場作っても駐車場にビルが建つと、繋がりが無くなる。それで横浜市が購入したのです。市制百年記念の時に第二期を計画し滝とステージを設計しました。普段は極浅の水面です。ですから横浜市は相当、力入れてくれたのです。市民は、「ここへ来ると初めて海を感じられる」と言ってくれるようになりました。オープンスペースの類別でいうとこれは「公園」です。あの頃は「広場」という範疇はありませんでした、それで第一号の「広場公園」です。市の当時の緑政局が管理していました。

これを造るにあたって一〇の部局や機関が関係しました。聞くところによりますと、初めは彫刻家へ頼もうと思ったらしい。一〇局も関係してそれぞれが意見を出し合うと彫刻家では整理出来ないんじゃないか、都市デザイナーの方が良いんじゃないかと、私に仕事が来たようです。この場所は日米和親条約締結の地です。西洋文明がここに入りここから日本中に広がった。その逆りという意味を込めました。噴水を沢山作ろうかと思ったけど、お金が無いっていうので、一本だけにしました。西洋文明の逆りです。ここにこうジャブジャブ池を作り、子供達が入って遊べるように。検討委員会で「縁が無いじゃないか」「池というのは縁がある、縁なしでどうなんだ」。そして「縁なしはどこに事例があるんだ」と聞かれました。そこで私はオリジナリティーを主張し「事例が無いのを作るのが横浜市でしょう?」って言ったら、「そうだ」となってOKになりました。この池の下には噴水を勢いよく出すためのピットがあって、その蓋を、ペリーがやって来た船の戦艦にあった羅針盤をアルミ鋳物で作りました。横須賀海軍基地に聞いてもワシントンに問い合わせてもペリーが乗っていた戦艦の羅針盤は不明でした。ようやく古い船の本を探し当て、当時の羅針盤を見つけました。この噴水はいつか水が勿体ないからと止まるのではないかと思ったのです。そしたら、今度、宝が出てくるんです、羅針盤の。ところが止めないので出て来ない、誰も見られない。この床の波模様のパターンは太平洋の波、横浜港の波、文明の波っていう意味です。この輪の形は横浜市民の輪を意味しています。それで現代の横浜の姿を写そうと鏡の塔にして、時の動きを象徴して、十二本立てました。時計の文字盤と一緒です。それで、空まで写そうと、上の面を斜めにして隅をカットした。真っ平じゃないのです。平らだと見えないから斜めにして空まで見える。「そらみろっ」ていう。（笑い）

ところで「ここで、皆、ペンキ吹付の落書きを平気でされてしまうんじゃないか」心配された。「いや、そんな事ありません」と言って立てました、本当に無いんです。ここで悪いことをしようとすると、自分の醜い姿が映ることになります。だから出来ない。それから、計画時「車のヘッドライトでドライバーが眩しく事故につながるんじゃないか」と言われた。「そんな事

ありません」って言って大工さん連れて行って、ちゃんとここに鏡になる銀紙を貼ってモックアップを作った。で、何とも無かったので許可された。初めてやるということは大変な思いをすることになります。また地面を掘っていたら、マンホールが出てきた。卵形管っていう卵型をした煉瓦でつくった下水管がマンホールに集まっていた。この卵形管は日本人が作ったのです。卵型の断面だから下水が少なくなっても流れるとい優れものです。それで残そうと、設計変更して残した。ガラスの蓋をかけてのぞき込めるようにした。そしたら、車いすの人たちやって来て、喜んでくれました。このような段差のない空間なので障がい者の人は楽しんでくれました。「良いところを作ってくれた、散歩が楽しくなる」と感謝されました。





（図 - １４）　開港広場。

■人が集まる広場は日本に定着するか？

日本は集会すると困るのです。封建時代の昔から為政者が好まない。南欧の広場は市民が集まり、そこで情報交換をする。フィレンツェのシニョーリア広場では為政者が命令を下す。それが市民の集まる広場いわば市民広場です。それから、町ごとに対抗意識があり、戦もしていた。だから兵士たちもそこへ集まって来て「エイエイ、オー」ってやって出掛けて行く。そういう広場が必要なのです。

日本に広場があるかと、いろいろ調べました。後で言いますけど。無い事はない。ただ、イタリアの広場とはまるで違う。勿論ヨーロッパでも広場は、いろいろな地域特性があります。イギリスに広場には、住宅地などには「スクエア」という一街区全部緑の多いオープンスペースがある。周りに柵があり周辺の住民でないと入れない。公園というよりいわば共同庭「共園」です。また、セントジェームス公園やハイドパークなどのように、昔は王侯貴族の「お狩場」。それが市民に戻されて公園になった例もあります。アメリカのボストンにあるボストンコモン。これは入会地です。みんなが持っていた入会地。どれも緑や水がある「ウエット」です。です

から南欧の「ドライ」なプラザ、広場とは全然違います。これは気象条件によると思います。イギリスは雨が結構降る。雨が降る、降らないということは広場の形成には大事な事です。イタリアは地中海気候で雨が降らない。一般大衆の住居は、町に城壁がまわっているから狭くて劣悪な環境に住まざるをえない。人口密度高い。それゆえ空きのスペース、広い所が欲しい。そこで解放感、それから情報交換できる場所がほしい。開放的なラテン系民族にはこれが欲しい。

以前面白いことを聞きました。二〇年ほど前にフィレンツェに行った時、都市計画局行って聞いたのですが、フィレンツェの都市計画局の人が、「ここ五〇年来、広場を造っていません」と言ったのです。私は「イタリアの街は広場を作るのが特徴ではないですか？何故作らないのですか？」と尋ねました。すると「現代はニュータウンを作っても広場は要らないのです。昔は広場が必要だったが、今や情報はテレビ、ラジオ、電話等で伝わりますから広場を作る必要が無い」と仰ってました。これ一つの現象や方向を示しています。これが全てじゃないけど、なるほどと思いました。中世の人はそこへ行かないと情報が得られないからです。道は、一メートルか二メートル位の幅で、狭かったのです。せいぜい広くて八メートル位、パリもそうですよ。それで広くしたのです。時のセーヌ県知事オースマンが、ナポレオン曰世の命令を受けて広げた。いろいろな理由がありました。それについては後ほどお話しします。

開港広場は広場公園っていう事で設計しました。道路局も当然管理しています。何故こういうのを作ったかと言うと、ここは記念広場だということの外、日本人は広場作っても集まりにくいだろうという一つの理由がありました。それから、周りに建物が無いという事言えます。やはり広場は建物に囲われていないと良さが出ない。

イタリアに行くと、平均五四メートルから二七〇メートル長さと奥行き、これ平均です。これは、カミロ・ジッテ[1]という人が、研究をして言っています。五八メートル×一四二メートルというのが、あらゆる古い大広場の平均した大きさだと言っています。三〇メートルって言うのは人間の顔が認識出来る限界です。あんまり広いと顔が分からない。声が届くのは一〇〇メートル位までですね、そういう中にイタリーの広場すっぽり収まっているという感じがします。それから、周りに全部建物がある。それで、建物の壁面が広場の面積及び長さと対応している訳です、だから心地良い。

エレベーターいつ出来たって知っていますか？　一九世紀の最後に出来て二〇世紀の初めから実用化されたのです。エレベーターによって、今まで七階しか作れなかったのが、もはや、簡単に何十階まで出来るようになってしまった。これはもう日本のそして、世界の都市景観を変えさせた最大の原因の一つです。エレベーター。これあんまり人は言わないかもしれないけど、私はそうだと思う。

■オープンスペースの設計、小さいようで、本気のこだわり。

「山下公園の海岸柵」を造りました（図-１５）。その海岸柵の計画にも物語があります。柵の高さで普通求められるのは一メートル一〇センチですが、既存の柵の高さは九〇センチでした。昔の柵を復元する事にしました。文化遺産を復元。手摺を高くするとベンチに腰かけて海を見ると向こうの景色が見えなくなる。昔の石の方立をそのまま残して、高欄を鋳鉄で作り替えました。結構苦労しているんです。

[1] Camillo Sitte：オーストリアの建築家、都市計画家（１８４３～１９０３）。著書に「広場の造形」、大石敏雄訳、鹿島出版会。

公園に沿って走る「山下公園通り」があります。市の指導で沿道建物は壁面後退をしています。開港広場からの延長で、名所である銀杏並木がより引き立つように石畳の散歩道をデザインしました。

平塚の「紅谷パールロード」を設計しました（図-16）。この街の「中心市街地整備計画」を依頼され計画しました。周囲に循環路を作って、その中を歩行者空間にしようと考えました。ところが、「東海道本通り」がメインルートでしたので車の通行を止められなかった。しょうがなく車道を狭め歩道を広げました。

「紅谷パールロード」は駅のすぐ近くにあります。この道は車を止めて歩行者空間「モール」にしました。これも涙の物語がありました。歩車道段差を十五センチつけるのが普通で、当然道路管理者はそう考えます。「午前十時からは、人だけが通る道になるので、この段は、ちょっと邪魔なんです」と。「だって乳母車もいるし、老人もいるし、こんな所に段があったら困るでしょう」と警察に言いました。「いやいや、十時までででも車が通るんだから十五センチつけろ」。それで何とか粘ってやっと二センチまで許された。「二センチの段が限界だ」と。それでもしつこくお願いした。「二センチつけますけど、斜めにしませんか」と言いました。「このニセンチを、縁石の上面を斜めにすればいけるじゃないですか。」それで、しょうがないなってＯＫを取りました。

それでも私は平らにしたくてしょうがない。また警察に行きました。しつこいと思われたでしょうね。「フラットにする代りにここに真っ白な大理石で線を引くようにしますから平らにして下さい」と言って、ようやく勝ち取った。それで車は十時まで入れるのですがそれ以降は歩行者だけの買い物空間です。バリアフリーの街づくりの先取りでした。もうこれは大変でした。何ヶ月も掛かった。警察にも覚えられちゃって、「来た来たっ」という感じで。その位やらないと、街は変わりません。

アーケードも、二階までの高さに上げました。これもやっとの思いで上げた。そしたら、ここの喫茶店が喜んでくれました。「九倍の売り上げになりました」と言って。アーケードを高くしたので二階の店舗が道路と一体感を持つことになり、いわば「見る・見られる」関係が出来たからです。

一般的には商店街整備をすると売り上げが二割増します。でもそれ以上の人は税金が恐くて言いません。どの位売り上げ上がりましたかって聞いたって言ってくれません、税務署が恐いんです。

続いて設計した「東海道本通り」（図-17）は、最初は道路だけをプロムナード化する計画を依頼されましたが、「紅谷パールロード」の劇的な変貌ぶりを見た当時の市長が「高橋さん、アーケードも変えた方が良いの？」って仰る。「そりゃそうですよ」と言って、アーケードまで変えることができた。「東海道本通り」だから東海道の感じにしましょうって言って両勾配の屋根にした。ところが当時の理事長が、「東海道という言葉はもう古臭くて嫌だ、もっとモダンな名前にしょうとコンペでネーミング募集をし「スターモール」にしたので東海道のイメージが無くなってしまって少々がっかりしました。それはいいですが、歩道を広げながら停車帯を作り、緑を植えました。交差点部分には街庭みたいなのも作りました。低木植栽は歩道を狭くするので無くしました。

「銀座西並木通り」（図-18）は指名されて設計しました。以前は唐楓の並木はあるものの、車が両側に違法駐車していて、あまり風情がありませんでした。何とか二五センチずつでしたが歩道を広げました。珍しいことにこの通りの歩道の下に変圧器があるのです。普通、街づくりやると電柱を無くす為には「ＣＣボックス（ミニ共同溝）」を作らなきゃいけない。ミニ共

同溝を敷設すると、パットマウンドなどの地上機器が出てくる。それが煩い。歩道の下の地下室に変圧器が入っていました銀座だからできたのでしょうね。

この街で一番問題だったのは、ゴミ出しの方法です。皆さん歩道上に置くんです。飲食業の多い銀座のゴミは半端じゃない。車道寄りの歩道上に毎朝出てくる。ここを掘ってゴミ溜を作り「ひゅーっ」と真空搬送する。千葉ニュータウンなんかでやっている。それをやりたいと言ったのですが、警察に反対されました。バラバラ死体でも埋められたら証拠が無くなり、犯罪の証拠隠滅になる。それでダメと言われた。

「代々木公園野外音楽堂と広場」（図-19）を設計しました。鈴木都知事の時代、丹下健三さんの立案で、入札で設計者を決めるのではなく「設計者選定委員会」によって選ぶ方式ができました。この方式は画期的なことでした。そこで選ばれて設計しました。都の担当者から「人がここへやってきてテニスをするので困る」と言われた。テニスやらないようにしようと、アスファルトはそのままにしてピンコロ石で格子状のパターンを作って引き締めた。そしたら尚更テニスやる。丁度コートみたいになってしまった。（笑い声）

音楽堂の形態は音が出てくるように反射板を半円形で考えました。五線譜のように線を入れました。プロセニアムも初めはこんなの無かった。音がそのまま生で出てくりゃ良いじゃないかと思いました。そしたら「今は全部電気音だ」っていうのですね。スピーカーを付けるよう言われて。それじゃヘッドフォンの形にしようかと、あの頃ウォークマンが流行っていたから。（笑い）

次に「富山プールバール」（図-20）です。このプールバールという名前にクレームをつけました。「プールバールって一般名詞じゃないか」と。でも「「富山」がついているから固有名詞だ」って言われました。三〇メートル歩道をつくるって言うんでね。私は当初、富山県と富山市で形成した検討委員会の委員として入っていました。委員長の蓑原さんと二人でいろいろ意見を述べていた。そしたら、「高橋さん、そこまで言うなら、設計しなさいよ」って言われて。それならと基本設計をやらせて貰った。実施設計は国際開発コンサルタント。歩行者がゆったりと楽しく歩ける道を作りました。運河に向かって曲がったところに多目的公園を設計しました。昔は、ずっと中まで富山の外港の岩瀬から富岩運河が入って来ていました。それを半分埋め立てて広場にする計画ができていました。両側に建物が作られました。一部に水を流しました。舗装のパターンを面白くしました。以前斜めに突っ切る道があって、両側に民家が建っていた、その礎石の跡を大理石でパターン作ろう。悲しさをこらえて、お爺ちゃんが立ち退きに応じて家を引っ越してくれた。「それは凄い事だ」って思い、その人のあった家の跡を残そう。そしたら、お爺ちゃんが孫を連れてきて、「お爺ちゃんの家は此処にあったんだよ、物置は此処で、トイレは此処で」とか言えるじゃないですか。それを中沖知事に説明したら感激して、「そこまで考えてくれましたか」と驚かれた。結構良いパターンなのです。それから、物を運ぶトロッコの線路があった。それを床に埋めたり、いろいろアイデアを出しています。そしたらその後ＧＫさんの設計のライトレールが走った。

千葉ニュータウン、タウンセンターの計画をしました（図-21）。緑豊かな三〇メートル歩道を設計し、しゃれたフォーリーや水辺もデザインしました。ここは一部だけ出来ています。二つの駅前広場はできています。

多摩ニュータウンの「唐木田ガーデンロード」（図-22）は自信作で、いい街になりました。住宅地の中の普通の道路の計画がなされていました。住宅都市整備公団から唐木田地域のマスターアーキテクトを指名され全体を考えました。そのうちこの道路の基本設計をしました。車道と歩道の間に低木植栽をするのが通常ですが。この道では歩道の敷地側にも植えてしまいました。歩道を散歩道のように作りました。郊外住宅地だから住宅の敷地内は必ず緑が植えられ

るに違いない。普通なら官民堺でバサッと緑が切れます。それは面白くない。緑が敷地から道路。そして向かい側の敷地迄このように繋がるためには、官民境にも植えよう、これ警視庁に行ったら絶対反対されるので地元の警察署へ行って、「これでいいですね」って言ってＯＫ取ってやりました。車もゆっくり走るようにコミュニティ道路の線形にした。疑似ハンプ的にピンコロ石でデザインしました。子供が遊べる道でもよいだろうと考えました。道路の分析から発生交通量そんなに多くないことは初めから分かっていたので想像した通り子供が道で遊んでくれています。日本道路大賞の栄に浴し、都市環境デザイン会議からも「パブリックデザイン賞（グッドエイジング賞）を受賞しました。

割合最近の作では千葉銀座があります（図 - ２３）。以前千葉が政令指定都市になる直前に環境整備をしたのですが、馬車道と同じように二度目の設計です。



（図 - １５）横浜市山下公園の安全柵。



（図 - １６）平塚市紅谷パールロード。



（図 - ２２）唐木田ガーデンロード。



（図 - ２０）富山ブールバール。



（図 - １７）平塚市スターモール（元の名前、東海道本通りを変えない方が良かったと思うんだけど）。



（図 - ２１）千葉ニュータウン、タウンセンター計画に提案したフォーリー。



（図 - ２３）千葉銀座。



（図 - １９）代々木公園野外音楽堂と広場。



（図 - １８）東京、銀座西並木通り。

街道筋というのは、辻空間とともに日本的で素晴らしいと思います。日本人には馴染みの空間です。京都の辻子と路地の空間、人間的で風情があるのです。秋刀魚の匂いがしたり、子供の声がしたり、そういうほうがどういう訳か日本人に馴染むのです。佃島も江戸時代は職人の街でした。長屋の前の路地で仕事をしていました。今はサラリーマン化していますから、路地は仕事の場で無くなる。そうすると緑を植え始めます。街の風情は人間の生活の姿を映しています。アメリカの友人を銀座に案内すると凄いインターナショナルと驚きはしますが佃島に連れて来るともう大変感動してくれます。（図 - ２４）

でも路地はどこの国にもそれぞれの特徴をもって、いろいろあります、ロコロトンド（図 - ２５）という南イタリアのプーリア州にある町には狭い路地があります。階段テラスの上に編み物をしているおばあちゃんが居たりする。そんな人はストリートウォッチャーといえます。階段テラスに人が居るから悪い事出来ない、この町に行ってみたら「ここは安全な町で全然犯罪が無い。車にキーをつけていなくても盗まれないんだよ」と町の人が威張っていました。迷路空間のようで大変魅力があります。ストリートウォッチャーとはジェーン・ジェイコブス[1]が言っているのですけど、「街には人の気配があることが非常に大事なのだ。何気なく通りを見ている人がいると犯罪が起きない」と。

いろいろな町に魅力的な路地空間があります。京都清水の産寧坂などは素晴らしいです。木造、瓦屋根、格子、石畳、坂による重なりのある風景。それぞれが個性を持ちながら共通の材料や形態という要素を持って、まとまりのある景観を作り出しています。



（図 - ２４）東京、佃島。



（図 - ２５）イタリア、ロコロトンドの通り。

■その他のユニークな事例

◆雉川プロムナード（図 - ２６）

横浜の「帷子川プロムナード及び川辺公園」を計画した時に、三つの敷地の事業者と設計者の意見をまとめて帷子川の川辺のプロムナードを連続して作りました。河川は県が管理しています。親水護岸作りは大変でした。県は安全第一ですから何かユニークなものには抵抗感があるのでしょう。水辺までのスロープをつくる提案には難色を示しました。「洪水時水が遡上するので

[1] Jane Butzner Jacobs：アメリカの作家・ジャーナリスト（１９１６～２００６）。スーパーブロック型の都市開発による都心の荒廃を告発した著作「アメリカ大都市の死と生」（１９６１）は日本でも大きな反響を呼んだ。

はないか」それに対し「水の流れの方向に平行にスロープを下せば大丈夫」と説得。「人が水に近づくのは危険だからまかりならん」といわれて、「では浚渫のためのトラックが下りるための坂道という解釈ならいいのでは」と粘って、やっと頑張って実現。最後には、「擁壁に石を張りたいのですが」といったら、「何っ？」っていわれた。「石さえ張ってくれたら、あと何も言いませんっ」っていったら、石を張ってくれました。プールサイドの施設です。そこを上手く利用して、遊び場作ったりもした。子供の安全上柵を作れと言われたのですが、柵じゃつまらないと、それじゃ無柵（無策）だと言ってね、（笑い）　水の流れる手摺壁にしました。柵が無く、上から水が出ています。チョロチョロと。そこに、子供達も遊べ、車椅子の人を水で触れることができるようにした。お金を切り詰めないといけないので、僕は自分でコンクリートを金槌で斫って凹凸模様をつけたり、小石やビー玉や家具のドアつまみを買ってきて埋め込んだりしました。子供が一生懸命これを取ろうとするのですが取れない。そんな「遊び」を苦労しながらしています。

◆北見駅南口広場（図-２７）

北海道北見市の駅南口の広場を設計したのですが、中心には何も無い土の広場を作りました。市民の皆さんが自由に遊び、イベントができるオーバルの広場です。でもなかなか遊べないみたいですね、いろいろな事が出来るようにと、開港広場の逆をやったのです。菊人形祭りや、綱引き大会、運動会などいろんな事やって良い少し固めて水はけもよい土の広場です。でもあまり上手には使っていないようです。イタリーと違うのは寒い気候のせいもあるでしょう。楕円の外の四隅にパブリックアートを置きました。ベンチも面白い形を作って、低いところには子供が座り、高いところには大人が座る。お年寄りには赤い手摺を備えた。駅から接続して半円筒形のアトリウムを計画し屋根には日本で一番日照時間の長い北見だからこそと、ソーラーパネルを計画しました。

◆ストリートファニチュア

ストリートファニチュアもデザインしています。面白くてユニークなパブリックアートです。薄いステンレス板に、重い塊の石をくっ付けた意外性を狙ったもの（図-２８）。ステンレス板は鏡面仕上げ。水を飲んで、あーやれやれって顔を上げたら、自分の顔が映って「愕然とする」、というのがいいでしょう（笑い）。

屑入とスモーキングスタンド（灰皿）のデザインは、昔東京の下町にあったお化け煙突の効果を狙っています。屑入の表面をグニャっとさせたステンレスの鏡なので、スモーキンスタンドが一本に見えたり、二本に見えたり、三本に見えたりする（図-２９）。案内板も、向こうの景色を見ながらこの案内板の表示を見る。案内板の背が高いと。向こうの景色が見えなくなるので「く」の字に折り曲げて独特な形にして「くの一（女）サイン」と言っています。

誘導サインと定点サインのかたまりを面白くしました。中央のポールにはその広場の名称を書き、向こうの方に何がありますよ、方向を示しながら距離感までわかるようにした。直ぐそこには何があります。遠い所を案内するときは顎を上げて「あっち」という、その動作の形態を反映させました。（図-３０）

宇都宮のカルビーの工場を設計した時、壁面に「カルビーおじさん」の人形をつけました（図-３１）。その意味を社長に聞かれ、「カルビーおじさんは上昇志向を表わし、常に上に昇って行く様を象徴しているんです」と答えると、「あぁそうか」と納得してもらいました。そしたら市民がここへ来て警察へ「カルビーの工場に泥棒がよじ登っている！」って電話したのです。本当にその時パトカーが来て話題にもなり、新聞にも書かれ、狙い通り有名になりました。

◆電話ボックス

銀座並木通りの香りの出る電話ボックスと銀座花椿通りの冷房付き電話ボックスも設計しました。夏涼しいので電話をする人が長電話になって困ると云われてしまいました。

◆タイル工場のモール

タイル工場の前庭を設計しましたが、この計画にも物語があります。タイル工場のドブのある酷い所だったのです、そこにモールのようなきれいな場所を作ることを提案。ドブ川を綺麗にして、従業員の皆さんに使わなくなったら茶碗とか皿とかを持ってきてもらって叩いてガウディばりにモザイクにしてここに埋め込んだ。どんどん持って来てくれて、「これはおばあちゃんの使っていた時計なので記念に入れて」とか「家の二年生の坊やが作った粘土細工だけどこれも飾って」と変なものも持ってきた。もう置けない一杯で。でも捨てるわけにいかないので、いいものは表に飾り、おかしなのは橋の下に埋めた。みんな捨てないで入れ込んだ。そしたら感激してくれて、この橋、“たかはし”っていう名前にする。（笑い）



（図 - ２６）雉川プロムナード。



（図 - ２７）北海道、北見駅南口広場。
パブリックアートの赤い手摺。



（図 - ２８）鏡面仕上げのステンレスと御影石を組み合わせた水飲みスタンド。



（図 - ２９）お化け煙突からヒントを得て作った屑入れと灰皿。

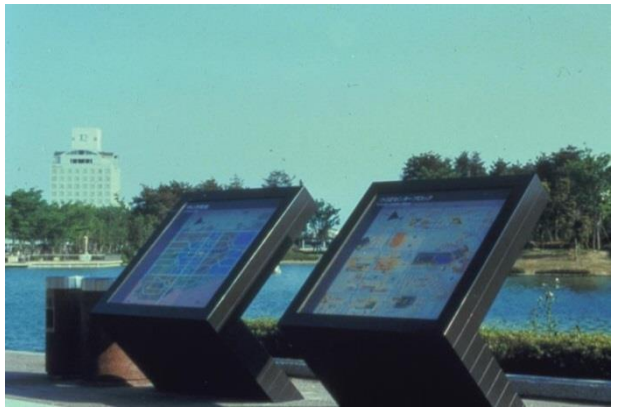
■日本は民衆が集まる広場はつくってこなかった。

ケヴィン・リンチがいう都市のイメージの構成は五つの要素、即ち「パス path」「ノード node」「ディストリクト district」「エッジ edge」「ランドマーク landmark」これらがイメージを強くします。

私は、都市の景観は、七つの要素、「自然」「生活」「空間」「時間」「技術」「力」「意志」。これらが足し算ではなくて掛け算で絡み合う。それで景観が作り上げられていると考えています。

自然には気象と地形がある。南仏にサン・ポール・ド・ヴァンスという丘の上の町があります。真ん中に教会があって、城壁を回して防護する。

日本では山の上には都市をつくらない。山の上には神様がいる。風水思想があって、日本人の都市の造り方の一つの典型です。京都も鎌倉もそうです。奈良、平城京は一辺が一キロ四方位ある。全体で測ってみて四・二キロ位から五キロ位。東北の隅に出っ張りを作ったりして。真





（図 - ３０）様々な工夫が詰まったサイン類。
上は「く」の字に折り曲げた「くの（女）」サイン、下は誘導サインと定点サインの塊り。



（図 - ３１）カルビー工場の壁面に付けた「カルビーおじさん」のオブジェ。泥棒と勘違いしてパトカーが駆けつけて来た。

ん中には朱雀大路。市中に市場があった。日本は市が大事なんです。京都、平安京にも市がありました。北が玄武で黒、東は青、青竜で川が流れ、西は白、白虎で大道に通じる。南は赤、朱雀で大きく開ける。昔、京の南に大きな池がありました。羅生門があって朱雀大路が南北に延びる。こういう都市計画は中国の長安から学んだ日本の街の作り方の原形です。だから南欧の広場のようなのは無いんです。人が集まるのは市場だということです。日本の為政者は民衆が集まる広場があっては困るのです。人が集まることを嫌います。

■屋外のカフェ、「いいね！」という日本人はいてもまだ盛り上がりが少ない。

気象条件が非常に大きな要因です。「気象条件は民族の気質、性格まで作ってしまう」というのが私の説です。日本の気象は、冬寒くて、夏暑い、そして湿度が高い。極端に言うと桜と紅葉のシーズンだけが良い。家は夏向きに作り風を入れるために開放的な間取りでした。ところが近代には空調が出来るようになって、みんな空調された所を好む。イタリアの気候はどうかというと、乾燥しています。ウエットでなくドライ。家の中に居るよりも広場行った方が楽しい。ところが現代は、広場は観光客に占領されている。これで住民は困っていると思います。もうちょっと観光客が遠慮すればいいのだけど、これ出来っこない。一番魅力的だから皆そこへ行く。観光客に埋め尽くされている。そこをどういう風にこれからしてくのか。今まで車に埋め尽くされて、今、観光客。それ地元の人がどうやって奪い返すかというのが興味深いとこだなと思っています。

イタリアの広場は集まりやすい。市民意識がなせる業です。それが広場なんです。それはギリシャから始まっています。ギリシャのアゴラで、哲学者や政治家が喋り、人が集まる。市場もある。ところが街の中へ入って行くと汚物がいっぱいで汚い。これは、川添登さんが「裏側から見た都市」という本で述べている。アクロポリスの丘にはパルテノンがあって聖なる空間がある。ところが民衆の住む所はあまり美しくなかった。

パリのシャンゼリーゼを始め多くの街にオープンカフェがあって街が楽しい。三〇年以上も前に、こういったオープンカフェが何故路上で出来るのか知りたくて、友人を介して役所で調べてみました。そうしたら、歩道幅の三分の一まではオープンカフェを出して良いのだそうです。それ以上は出せない。だけど、いざという時に当局のお達しがあれば引込めなきゃいけないんだそうです。ところが、市民が「これが良いのだ」と認めている。これが無かったらパリじゃないと。市民がもろ手をあげて賛成しているからこのような風景が出来上がっている。だから日本も市民が皆で、「オープンカフェは良い」と言えばいいんだけど、今のところ市民がそこまでいってない。そこが弱いところ。「やると良いよ」という知識のある人がやっている。でも、これをやるには警察は、ＮＰＯみたいに責任者が居て、いつでも片付ける、そういう責任を取る人が居ないと駄目よといっているわけですね。そこが基本的に違う。交通に邪魔でなければ、もっと市民が、カフェテラスを皆作ろうよとコンセンサスを作れば、道路管理者も保健所も警察だって負けるわけ。それが公共です。

それと、表では一年中経営出来ないという事です。だから、春と秋は凄く良いんです。日本人は夏暑いと外には、なかなか出ない。全然じゃ無くてなかなか。また冬寒いと家の中に潜ります。我が国では雨が降るのは一年三六五日のうち、何がしかの雨が降るのは一〇〇日あります。雨が降ってくるとすぐ店を引っ込めないといけない。イタリーではそんなに雨が降らない。ですから、雨と気温と湿度が原因であるともいえる。雨が降らないとは言わないですが、でも少ない、だから物凄く気象条件によるということで、あの楽天的な性格もその影響からです。

■道路や広場、それぞれの街にそれぞれの場所。つくり方次第で街は楽しくなる。

どっちが良い悪いじゃ無くて。楽しい空間を作りましょうということなのです。東京は、江戸の空間構造そのままの上に出来ている。だから道路ほとんど一緒です。

ボストンには街の中心にボストン・コモンという公園があります。もともと入会地です。イギリス風ですから入会地から出発しました。皆で持っている土地が公園になりました。これは広場とはいわない、緑が多くスワンボートの浮かぶ池もあるウエットな公園です。

フィレンツェ行くと、見事な広場がある、でもフィレンツェのドゥオーモの周りの広場はあんまり広くない。ルネサンス期にあれだけ大きな規模のドゥオーモを造ったからでしょう。シニョーリア広場や共和国広場があって、そこは偉容を誇る。丘の上のミケランジェロ広場から見ると建物が七階で揃っている、素晴らしい景観です。エレベーターが無い時代だから高い建物は作れない。

ヒューストンの街の景観は現代の都市の姿をよく表しています。インナーリングがあって、高速道路、その中は高層化して、その外は、まるで田舎で低い建物ばっかりです。こういう密と疎の姿はアメリカの現代都市の姿ということが言えます。

九・一一以前のニューヨークの姿を見ると、ＷＴＣが如何にランドマークであったか、そしてアメリカの象徴であったか、また鳥籠的構造でしたから敵に狙われますね。超高層ビルは産業革命によって、鉄やガラスの大量生産、二〇世紀になってのエレベーターの実用化。これによって出現した。でも芸術が育つのはミドルタウンのゴチャゴチャした低い建物のある中ほどのエリア。立派なビルはビジネス、不揃いの場所にアート、そういう住み分けが見えて面白い。

パリの街は一八五〇年代ナポレオン曰世が時のセーヌ県知事オースマンにパリの大改造をさせ、広幅員の道ブールバールを造って行ったことはよく知られています。エッフェル塔に登ってモンパルナスタワーを見る。今度モンパルナスタワーからエッフェル塔を見ると景色がよくわかります。モンパルナスタワーという超高層ビルを造ったら市民が皆で反対しました。「駄目だ！これは！パリに合わない」って言って。それ以来パリには、セーヌの下流の左岸の方には日航ホテルなんかある所に、ちょっとあるんですけど、あそこだけで後はもう高いのは、あんまり造らない。その後に作ったのはデファンスの新都市。この市民の力はさすがです。

■日本人の、内と外の概念。

城について考察しましょう。例えば熊本城。日本のお殿様は自分のお城さえ守りゃあ良いようです。ヨーロッパは街を皆で守ろうとする、同じ壁でもこの違いがある。

防衛ということで街を見ると金沢の武家屋敷前の道路。お侍さんは自分の家守らなきゃいけないから土塀を回すわけです。土塀回すと道路はつまらない。平和な時代の今の人は懐かしがって「金沢の武家屋敷」歩くけども、昔はそのあたりは恐い所です。いつグサッってやられるか分からない。ところが中に入ると庭が素晴らしいです。金沢の野村家には、和室に縁側があって濡れ縁がある、池があって鯉が泳ぎ、庭の凄い外部空間。ところが土塀の内部なのです。節分で「鬼は－外」って言うと鬼はそこから出て来る。外へ行ったかなって思うと、まだ塀から外へ行っていないですから。また豆をぶつけて、「鬼は－外」と言うと、ヒョッと、やっと道路へ鬼は逃れる。でもまだ金沢の街の中にいる。そこから出てってくれないと鬼は、金沢の中にいつまでも居る。面白い入れ子的構造です。武士にとって自分の屋敷内の庭は、ストレス解消の場です。それが、現代のインテリジェントビルでいうエルゴノミクス空間だったのです。

（図－３２）





（図 - ３２）塀と庭。金沢の武家屋敷を訪ねると日本人が慣れ親しんできた空間が解る。

■自動車社会がもたらした外部空間の内部化、メゾコスモスのミクロコスモス化。

ウエスト・エドモントン・モールというショッピングモールがカナダのエドモントンにありますが、そこでは「内と外」の面白い関係を見ることができます（図 - ３３）。カナダ海軍よりも多くの潜水艦を持つと皮肉を言われたくらい、何隻かの潜水艦が水の中を走っています。窓から鮫が泳いでいるが見えたり、コロンブスが乗ったサンタ・マリア号のレプリカがあったり、ウォータースライダーがあったり、楽しい複合施設です。ところがその外部です。全然景観なんて何も考えていないだだっ広い駐車場が囲む侘しさ。これは一体何なのだということですね。そうすると、ミクロコスモスは一生懸命考えて楽しくする。それで外部とは断絶する。都市の規模のメゾコスモス、宇宙的規模のマクロコスモスは全く考えていない。全然駄目です。自動車社会の欠陥と言えます。ここ寒い所ですから雪も降る。そこに真逆の熱帯をもってきて客寄せは凄い。外部空間を内部に抱え込んだ、メゾコスモスのミクロコスモス化とも言えます。モールも室内化されてエンクローズド・モールとなります。パサージュ、アーケード、ギャラリー、アトリウム等です。今やショッピングモールは室内化してモールといえばエンクローズド・モール、ショッピングセンターのことを指すようになりました。

街の広場が室内化されたタウンスクエアという名のアトリウムがミネソタ州のセントポールにあります（図 - ３４）。セントポールが寒いとこですから、こういうとこに人が集まります。地下通路で中心部に繋がっています。カナダのトロントやモントリオールの街も結構、地下道が発達してアンダーグラウンドシティです。

札幌も凄いですよね、最近できた地下街が物凄くモダンで良くなりました。

アメリカテキサス州のダラスのショッピングモールは凄いです。ダラスは暑い所。屋根がかかっていて、上行くと物凄く暑いんです。ところが一階にはアイススケート場。この温度差は凄いですね。寒帯地方から熱帯地方まで行ける、そんな感じです（図 - ３５）。

また、ニューヨークにはみなさんご存知の「竹の広場」があります。やはりニューヨークは寒い所ですから。ガラスの屋根かけて広場にしているのです。「竹の広場」とは、憎らしい事に。日本人だったら分かるけど、アメリカ人が「竹の広場」造るって。

カナダのトロントに、街の中心部四・五ブロック全部を再開発した「イートンセンター」があります（図 - ３６）。イートンというデパートとシンプソンというもう一つのデパート、それらが両端にマグネットになって、その間をモール化しています、人が動くのは三層になっている。地下は地下街になり駅まで通じる。いわゆる地下都市アンダーグラウンドシティですね。

これらはイタリアなどヨーロッパの道路や広場とは全く違います。

カバードストリートはイタリーではあまりありませんが、ミラノにあります。一八六〇年代後半に建てられたガレリアです。正式の名はビットリオ・エマヌエレ㆓世ガレリア。またナポリにもありますが、どちらかというと雨の多い所や冬の寒い都市にあります。ブリュッセルには一八四七年に作られたギャルリー・サンチュベールというのがあります（図 - ３７）。一九〇〇年代になってパリに多くのガラスの屋根を持つパサージュができました。

ボローニアには延々三〇キロも続くポルティコというアーケード空間があります。これは陽の光を防ぐもので、古代にはコロッセオの柱の内側に公共用歩廊のアーケードがあります。スイスのベルンにはラウベンといわれる冷たい雨や雪から身を守る公共歩廊があります。





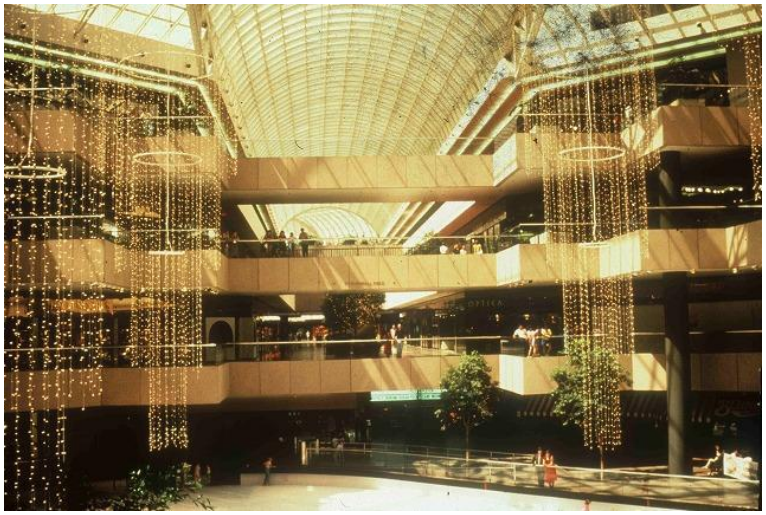
（図 - ３３）カナダ、ウエスト・エドモントン・モール。内部に内なる世界・ミクロコスモス（上）をつくり、外部の都市・メゾコスモス（下）との関係を遮断している。都市景観の形成には無関



（図 - ３６）カナダ、トロントのイートンセンター。



（図 - ３４）アメリカ、セントポールのタウンスクエア。



（図 - ３５）アメリカ、ダラスのショッピングモール。



（図 - ３７）ベルギー、ブリュッセルのギャルリー・サンチュベール。

■都市のアメニティとユニバーサルデザイン。そして都市景観。

アメニティとは「人にとって、不快なものがより多く取り除かれた状態」といわれます。不快な要素は人によって違います。ですから人によって快・不快が異なります。ユニバーサルデザインというのは「どんな人でも普通に当たり前に移動でき、生活できる街に」ということですね。都市をデザインするにはこのことが最も大切です。ところが実に難しいのです。点状タイルとか線状タイルという黄色いぶつぶつタイルやブロックがあります。弱視者の方には黄色が良いのですが都市景観上はあまりいい色彩感覚ではない。車椅子に乗った頸椎障害の方は振動を嫌うため点状タイルは大敵だということも聞いております。

■日本の魅力、道路の脇に店先空地という半公共空間。

街の魅力や豊かな歩行者空間を生み出すためには店先空地をつくることも大事です。厳島神社の参道には大変いい例があります（図 - ３８）。半公共空間であり外部と内部の中間領域。この設えによって魅力が生まれます。非常に日本的な道路の脇に店先空地を作るという例ですが、魅力的な街にはこのような空間が随所に見られます。

■西洋の広場は日本の川原。そのまま歩行者空間の手本にはならない。

アテネには古代ギリシャのアゴラの遺跡があります。アゴラとは人が集まるという意味の「アゴラゾ」が語源です。広場は元々こういう所から始まりました。ここで政治家や哲学者が政治論争、哲学談義をした。アクロポリスの丘には聖なる空間があり、パルテノンがあります。ローマのフォロ・ロマーノも古代ローマ帝国の心臓部であり権威のある場所でした。

中世の美しい町として代表的なシエナ。中心に広場があります（図-３９）。そこは市民の集まる広場です。イタリアの町の広場には三種類の広場があり、シニョーリア広場（市民広場）、大聖堂前のドウオーモ広場。そして市場広場ピァッツア・デル・メルカートです。雨があんまり降らない、だから広場に集まりやすい。中世の頃は、市民は二～三〇〇〇人しか住んでいなかった。それで計算すると、この広場に全市民が集まると一人当たり〇・二㎡だった。満員電車くらい。ところが、赤ん坊とかお年寄り集まらないから、ま、せいぜい一㎡位あっただろうなと思います。お祭りがすごい。パリオというお祭りで広場が大きな舞台になる。市民が楽しみ、観光客が溢れる。地面が傾斜しているから見上げたり見下ろしたりして全体が良く眺められる。街の形は地形に影響されることがよくわかります。

古代ローマ時代に作られた街です。尾根伝いに道があり、道がみんな狭い。それで、こういう大きな空間がある。この広場の特徴は、「マンジャの塔」のほうが下がっていて、泉のある方が上がっている劇場的空間になっています。この形が素晴らしい。塔の下側に市場広場があります。





（図-３８）厳島神社参道の魅力的な店先空間。

中世の頃参事官がいて景観を整えていた。「これ駄目だよ、もうちょっと引込めろ」とかやっていた。道路が集まってきて、この広場に入って来るんですけど、道路の上部を建物にして、建物で囲まれた広場の空間の魅力がものすごく発揮されている。カミロ・ジッテは、「広場の造形」という本で、このことがイタリアの広場の良さだと言っています。それなのに、「現代の都市は何だ」と、言わばコルビジェ批判ですからね。どーんと大きいビルを建てて広場をつくっても、ヒューマンな広場じゃないと。

シエナの航空写真を見ると街の構造がよくわかります。広場を見ると塔のある方が緩やかに下がっている。それから、お店のテントが同じ褐色になっているというのが良いですね。日本だとすぐ、赤や黄色や色んな色が出て来るのですが、渋いので貫禄さえ出ている。狭い道路から来ると、突然広場とマンジャの塔が見える。

アレッツォの街に行ったとき、丁度お祭りの日にぶつかりました。実に楽しい。地区から選ばれた馬上の騎士がサラセン人の人形を槍で突く。突く場所で点数が決まり、地区対抗で点を取り合う。「遊びの哲学」という本でレジェ・カイヨワは遊びには四つの要素「模擬」「偶然」「眩暈（めまい）」「競争」があると述べています。模擬は何とかごっこです。映画観て、西武劇観るとジョン・ウェインが、さっそうとやっている。映画出て来る若者は、皆ジョン・ウェインの気分になって肩を怒らして歩いている。眩暈とはめまい。キラキラすること。遊園地のミラーボックスや宝くじが当たったりするとめまいがする。偶然も予期せぬのに人にあったり、麻雀でつもったり。それから競争というのも必要です。競争しないと遊びは楽しくない。麻雀もそうで、賭け事しないと面白くない。このアレッツォの祭りも地区対抗で競争をしている訳です。だから楽しい。

ブリュッセルのグランプラスは四角い広場で見事な建物が囲んでいます。

フィレンツェにはシニョーリア広場があり、ここにミケランジェロのダヴィテ像をここに置くって決めたのが素晴らしい事だった。ロッジアから、王侯貴族が命令を下す。市民が聞く。火炙りの刑も、こういった所でやる。だから真ん中には何も置くなと言われるのはそういう事です。そのような祝祭的な空間です。日本は、それが河原だったということです。日本には広場は無かったので、罪人の首をはねるなんてことは河原でやっていた。日本は穢いもの汚れたものは直ぐ水に流すんです。河原が最高の場所だった。また、水の流すと言えば「禊ぎ」という習慣もあった。

前に述べたボストンのボストン・コモンは公園でウェット。緑が多く柔らかく静寂。一方プラザは違うんですね。市民的な集まりです。ドライで喧噪の空間。

街のオアシス空間として小さな公園、ポケットパークの例があります。一九六〇年代にヴェストポケットパックがニューヨークに出来た（図-４０）。この時代から都市のオープンスペースづくりをやって行く。ミュンヘンのモールの入口の所に出来たカールスプラッツ。これは広場と言えども、真ん中に堂々とこういう大噴水を置いています。だから、真ん中に置く、置かないって言うのは、そこに人が集まる場所であるかどうかに関わるということと、いかに人々が楽しめるかということです。



（図 - ４０）アメリカ。ニューヨーク。ヴェスト・
ポケット・パークのひとつ、ペーリーズパーク。



（図 - ３９）イタリア、シエナのカンポ広場。

■「見る、見られる」の関係が大事。

「見る、見られる」というのは街の劇場性の形成に非常に大事です。この mutual spectatorship は広場に於いても道に於いてもそうです。サン・アントニオのパセオ・デル・リオに行くと、運河を船が進む。ロバート・ハグマンという設計者が設計したステージがあり音楽会などが催される。対岸は観客席。船の客は両岸を見る。お互いに見る、見られる関係です。このような、見たり見られたりする街の雰囲気が楽しいのです。まさしくヴェネチアのリアルト橋がそうですね。「見る、見られる」、そういう関係。

そして都市の魅力とは何か。魅力というのは「多様性」「多くの機会」「自由な選択」「欲求の充足」です。都市やコミュニティの中でも、全体の中で個人はホロン的であり、自由があることです。

雑誌で見たのですがあるホテルのプールサイドでは朝、一生懸命ホテルボーイが、プールサイドのデッキチェアを揃えて並べる。それを昼位に行ってみるとデッキチェアの配置が少し乱れる。夕方になるとあっち向いたりこっち向いたり適当になってしまう。これが自由なのですね。朝のように整然と並んでいてはちっとも楽しくない（図-41）。自由ってこういうもの。自分の好きな所に自分のもののスペースを作るのですね。人と人との距離っていうのがあってね。一メートルから三メートル位で話すのが一番良いそうです。因みに鴨川の川岸のアベックは六メートルくらいの間隔とか。

槇さんがよく、スーラの「グランシャット島の日曜の午後」（図-42）の絵を説明します。人は皆、別々の方向を見ているっていう。槇さんの考察です。絵を描く僕の見方はちょっと違う。絵画的手法でいうと。スーラは、一人一人皆別の姿をスケッチしていて。それを一枚の絵に纏めるわけ。だから別々の方向を見ているのは不思議ではない。槇さんは都会の人はそれぞれ別なとこを見ているということで設計されたスパイラルは、ロビーの椅子で皆、外を眺めるように作られている。それで内側を見ていない。ここが面白いところです。槇さんの説明で、なるほどなと思いました。

ところで自由の形で最高なのは、ミュンヘンのマリエンプラッツです。その広場では、そこにある椅子を自分の好きなところへ持っていけるんです（図-43）。これ日本だと、自分の家まで持って行っちゃう。（笑い）

■屋外で人前に自分をさらすについて、日本の恥の文化。西洋の罪の文化。

ニューヨークのど真ん中のブライアン・パークがあります。簡易な椅子ですが一人一人座れる椅子が公園内に置いてあります（前頁 図-44）。座って本を読んでいる人が絵になっているんです。日本人は広場では中々これが出来ない。一人でも絵になるような、主役になるような仕草は出来ないのです。道路端っこ行っちゃう、端っこでお茶飲まないと駄目なのです。端っこです。そこなんですね。真ん中で何かやるっていうのは中々出来ない民族です。最近は出て来たとは言えますが。

いわゆる「恥の文化」です。西洋は「罪の文化」。日本は「恥の文化」。西洋の「罪の文化」というのは、教会に行って、牧師さんに、「私こういう悪い事しました。ごめんなさい」って言ったら、「あーよしよし許してあげる」で許される。でも、次また悪い事する人もいる。

恥は、三歳までに親から刷り込まれる。「こういう事やると人様に恨まれるよ、やっちゃいけませんよ、恥ずかしいからね」って、刷り込まれる。だから、トイレ行ったら扉を閉めるのは当たり前じゃないですか、中国はそういうの、刷り込まれていないから平気なんですね。その

違いがあります。恥をかくと、告白したって恥ずかしい思いは無くならない。ずーっと恥ずかしい。日本の恥の文化はそこが特徴です。



（図 - ４１）ホテルのプールサイドのデッキチェアの並び方を観察していると、朝（左）、昼（中）、夕方（右）で、変化している。



（図 - ４２）スーラの「グランシャット島の日曜の午後」。



（図 - ４３）ドイツ、ミュンヘンのマリエン広場には自由に動かせる椅子が置いてある。



（図 - ４４）アメリカ、ニューヨークのブライアンパークでは一人一人が座れる椅子が置いてある。

■部分は素晴らしいが全体はまだらな日本。部分は荒いが全体はまとまる西洋。

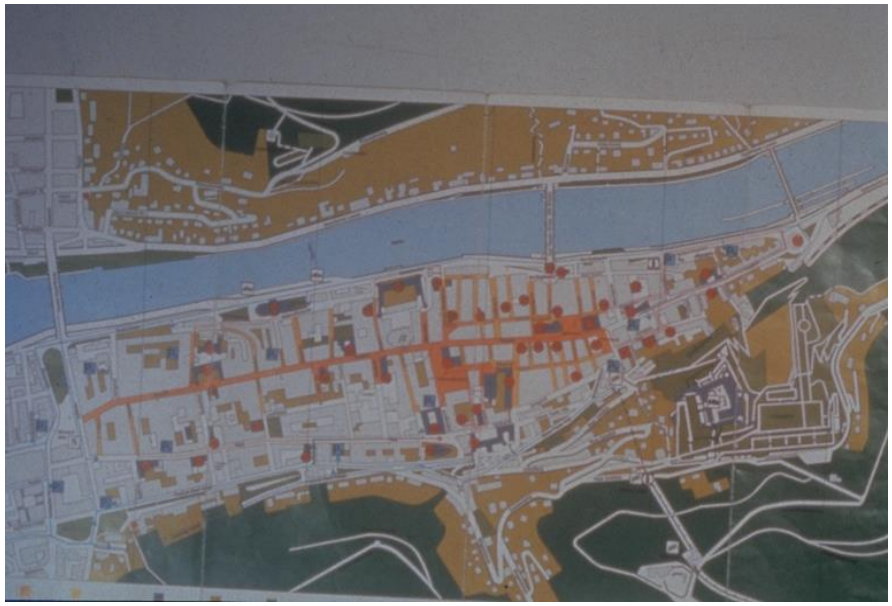
食の文化として日本料理を考えましょう。その特徴は「まだら」にあります。それが調和を取られています。其々の器も美しいし、味も良いし、日本料理が世界文化遺産になる証拠です。例えば「すき焼き」。具を皆一緒に入れるんだけども、其々が味を出す。ここがよい所。で、

韓国料理、器を見ると、あんまり悪くは言えないけど、器はあまりアートではない。でも昔は金属の箸で食べていたので毒が入っていると変色する。それで毒が有るか無いか分かった。中国料理は、同じ器に盛られたものを皆で口に運ぶ。毒が入っていないことを証明できる。日本は毒が入っているかもしれない、其々のお膳に並べられていた。だから伊達正宗は自分の母から、毒を入れられて片目潰したと言われます。またお毒見役もいた。そういうのがあって、どっちが良いとは言えないのだけど、面白い文化の違いがあります。

都市的な景観でいうと「部分と全体」という対比もあります。日本文化は部分が素晴らしいのだけれど全体はまだら。西洋は部分は荒いが全体のまとまりは素晴らしいと。

ドイツのハイデルベルグは交通計画の中に歩行者空間を組み込んでいる素晴らしい例です（図-４５、４６）。ここを車が通りなさいと、中心部の周囲に循環路がある。その中は歩行者空間ゾーン。広場ここにあり市民と観光客と一緒になって踊ったりしている。メインストリートには車が入ってはいけない。地図上で黄色に塗られた道は、車種制限、時間制限があり、入って来てすぐ出ていく。こういう中心市街地全体の交通システムが、成り立つ、さすがドイツです。このシステムはもう最高です。で、メインストリートはモールで、ただ緑は無いです。広場行くと楽団の演奏に合わせて皆で踊っています。外側の環状ルートが車の循環。車は広場の地下に、地下駐車場へ、人はそこから上がって来る。

日本でもやれるとすれば、やっぱりこれが良い。やりたいけど出来なかった。





（図-４５）ハイデルベルグの中心市街地は全体の交通計画の中に歩行者空間（赤く塗りｔずぶした通りと広場）を位置づけている。



（図 - ４７）オランダ、ロッテルダムのラインバーン。設計はバケマ。



（図 - ４８）アメリカ、ミネアポリスのニコレットモール。





（図・４６）ハイデルベルグは広場の地下が駐車場になっていて町の中心部は歩行者に開放されている。

■全体を構想して位置づけている、西洋の歩行者空間。そこが日本の課題。

ドイツのエッセンという町は一番初めに車の進入禁止をした町。一九三〇年代です。この頃はヒトラーが、どんどんアウトバーンを作っていました。そんな中エッセンという町の中心商店街から車を締め出しました。立派なものですね。ヒトラーがアウトバーン網を作って、そこに飛行機まで降りられるように考えて造って行った、その頃に車を止めたというのは凄いことだと思います。

一番私が勉強したのがロッテルダムのバケマが設計したラインバーンです（図-47）。戦後間もない経済的に困窮していた時代ですから舗石はあんまり良いもの使えませんでした。しかしスケール感を非常に大切に考えました。人間のスケールのものを人が歩く周りに採用しました。そして、空間がダラダラと延びてはいけないので、庇で仕切りを作った。それによって空間を分節化しました。そして、人間の尺度に合うように周辺は二階建てにしました。高層ビルは此処じゃ無くて、その向こうに作った。そしてまたここに木を入れて人間的な味というか、木の自然の味、そういうのを入れた。そして花を入れた。こういう事で楽しくしました。日本こんな街その頃全く無かったですから衝撃的でした。なるほどねーと思ったのです。

ロンドンに行くとバッキンガム宮殿の前に衛兵の交代の行列で有名な「ザ・モール」という名のモールが固有名詞になっている二列植栽の通りがあります。

一方ワシントンの議事堂前に「キャピタルモール」があります。こういうのがそもそものモールです。

ミュンヘンの有名な歩行者空間ですが、私は一九六六年に行って写真を撮っていました。入口部にカールス門がありそこから入った街中に、市電が走っていて、車が通っていました。モールを造ることによって全く変貌しました。ミュンヘン・オリンピックの時に、ここに地下鉄を入れたのです。Uバーン（ウンターグルンド）という市内の地下鉄。それが街の外に行くとSバーン（シュネルバーン）と言う国鉄になるんですね。こういう交通計画の中で歩行者専用道路をつくる。そしてまた、市の城壁が有ったのですがそれを取り壊してリング状の車の道にしました。この中を四つに分けてトラフィックセルにするんですねいわばインナーベルト。そして中に出来るだけ車が入らない、通過交通が無いようにする。車を如何にコントロールするかというのが大事で、これを分ける為に歩行者専用道路を作ったという事でもあります。こういう事が出来れば最高に素晴らしい。

それから、ボンエルフっていうのが、オランダのデルフトに出来ました。中世からの街並みの中に車が横行しはじめ、路上に無秩序に車を置くようになった。メチャクチャに置いていました。それを何とか整理しようと、歩道を作り、そしてハンプ（ラクダのこぶ）というのを作って、ここでスピードが出せないようにした。そして車を整然と置くようにしました。

ミネアポリスは、交通計画をちゃんと考えて、車は通すけども歩行者も、歩道は広めて快適にしようって言うのがトランジットモールです。冬は大変寒い街なので二階にはスカイウェイというブロックごとをを繋ぐ室内通路を作りました（図-48）。

その頃、東京の都心部や横浜駅の東口では高架の高速道路が出来てしまいました。田村明さんは体を張って関内を通る高速道路を地下に入れるよう建設省と渡り合った。こんな高架道路が街に出来るとコミュニティを分断するし景観的にも最悪になります。日本橋見てください。

【質疑応答】

■市民と役人とコンサルタント・設計者。最近、やる気のある人が断然少ない。

〈宮沢〉開拓者というかそういう意味では物凄くご苦労されて、色んな実績があって、それがその後に続く人達の仕事に影響与えたお話だと思って聴いていました。

気になったことが三つあります。そこをお聞きします。

高橋さんの場合非常に提案力のあるデザイナーというか設計者と、それに理解を示す行政、そして自分達の住む所をこうしたいと言う自主性のある住民、この三つが揃っていたと思うんです。今僕らが仕事をしている中でこの三つ、殆ど無いんですよ。地元の商店街でも、皆自分勝手で、自分達で何とかしようと考えるところって非常に少ない。だから何を提案しても「俺は違うよ」「俺は違うよ」って言う。協調性が出て来ない。地元から提案が出て来るようなことがないです。

二つめに、私達ＧＫ設計も、提案するのが我々の仕事だと思っているから、割合余計なことまで提案するんです。頼まれた事だけやってても良いんだけど、これはどうなんですか、あれはどうなんですかって余計なことを提案する。今のコンサルタントの中で、それが殆ど無いです。特に土木の場合には決められた事をちゃんとやってれば取り敢えずお金が入る。あまり労力を使わない。要するに効率主義なんです。だから、高橋さんの仰ってたような事になれば良いと思うんだけど、なかなかそうはならないというのが現状です。

それから三つ目に、仮に提案が出て来ても行政は、法律の中だけでしか裁量しない。物分りの良い行政って、これも少ないですね。僕は富山の仕事をやって良く分りましたけども、あれは森市長が旗振りでやったんで、逆に行政のトップの主導権でプロジェクトが動いたところがあるんですよね。

何を変えて行けば、ああいうような動きがこれから可能になるのか、ヒントでも良いからお聞きしたいです。繰り返しますと、

ひとつは、市民が自分の街に愛着を持ってどうしたいかを考える、いわゆるコミュニティ。コミュニティ殆ど崩壊してますから、それを再構成するにはどうしたら良いか。二つは、チャレンジャブルなコンサルタント、チャレンジャブルな設計者を養成するにはどうしたら良いか。三つに、市民から上がって来る問題、コンサルタントから上がって来る問題を超法規的に考えてくれるような行政を作るにはどうしたら良いか。この三つが非常に大事だと僕は思ってましてね、色んなとこで色んな良いお話を聞くんですけど、そこのとこが出来ない為にうまく行かない、というのが多いような気がするんです。その辺をお話し頂きたい。

〈高橋〉非常に良い質問ですね。前から三馬鹿って言われて、役人は役人らしからぬ馬鹿になりのめり込んでくる行政マンがいる事。設計者、コンサルの方も馬鹿になって「お金じゃない」と言うぐらいの気構えを持ってやる。

馬車道も結構安かったですからねー。でも、これやったら、今までにないユニークな街づくりができるぞと、気概を持ってやりました。それから私はよく「一案でこれが絶対良い」とは言いませんでした。少なくとも三案は持って行って、それでどちらが良いか、勿論設計者ですから自分の良いと思う案はきちんと説明します。でも、商店街の方々に参加して考えてもらうことが大事です。皆さんが「こういう理由でこれが良い」って言ったら、それから、それをリファインする。そうでないと、自分たちの参加ではないし、自分たちの考えと思わないからです。押し付けられたっていうのは一番嫌う。そんな風にみんなが参加してやった。それをいつも考えてやってきました。

一つ面白いのは、言っても良いだろうな。平塚の東海道本通りを設計した時に、地元に理事会があって、二〇人位の理事会です。その理事会で何でも反対がお一人いたんです。どうやったってその人が反対。国連の或る常任理事国のようなものです。これどうしようかなって考えました。私はその時、丁度仙台の一番町の仕事をやっていて、帰って来てよく街歩いて「こんにちは」と声をかける。何回か、「こんにちは、こんにちは」と挨拶しているうちに、こっちに向くようになって。仙台から笹かまぼこ買って来た時、「こんにちは、笹かまぼこ買って来たんだけど」、「じゃあちょっと上れや」って言って、お茶飲み初めた。それで僕は、「あなたの言う事分かる。あれ正論だよ、だけど中々正論だけは通じないこともあるよね」と、「こういうのはどう?」ってそこで話し込みました。そうすると、「おお、そっか、じゃあまぁいいか」なんて言って。それでOK出してくれて、「じゃあいいねっ」て言って、それで理事会で図ったら、もうそれから理事会で全然反対しなくなった。やっぱり信頼関係でしょうね。勿論その時に商店街の人は、魚屋さんも本屋さんも、ダイヤモンドを扱う宝石屋さんもいます。いろんな人がいる。だから商店街は面白いんです。でも、意見はバッラバラ、それに大事なのはダジャレです。(笑い)

ダジャレで笑うでしょう? ウワーって、そうすると力は抜けます。あいつが言うのは、そんなに罪は無いなって思ってくれる。それが良かった。ダジャレは強烈な武器。

〈宮沢〉富山の市内環状線で大手モールの改装のプロジェクトの時でしたが、その委員会があって商店街の代表の方も出席して、皆賛成で色々お話ししてくれました。ところがその中でひとり、大事なところのお店の人がずーっと反対なんですね。「俺たちは俺達の仕事をする」と全然取り合わない。

ところがその中に居た富山市のお役人がひと言助言してくれたんです。「宮沢さん、一生懸命説得するのは駄目です」って言う。「どうしたら良いんですか?」って聞いたら、「あの人達は昼間はお仕事してますから忙しくてお話し出来ない。だから夕方でも良いから、ちょっと来たよって寄ってね、いやーこの前のこういう話ねって何遍も何遍も通ってね、お話しして、お酒でも飲んでお話し出来るようになった方が良いです」。

「じゃあ分かってくれるんですか?」って言ったら、その人、「いやー分からない」。何遍も何遍もそれをやると、「そんなにあなた真剣だったら、俺は分からんから、もう任せるからやってよってことになるかもしれない」。要するに信頼関係を築く事が自分達の案を分かって貰う事以上に大事だと言われたんです。なるほどなと思いました。商店街は凄く難しい。だからそうなってからは、「どうなってんの?」とは聞いてくるんだけど、「おーそうか、分かんないけど良いんだろうな」と、共感してくれるんですよね。僕らどうしても自分達が考えた案を一生懸命説得しようとするんだけど、それでは駄目だってことですね。

■商店街は日本の道広場。だからコミュニティの課題でもある。

〈高橋〉商店街は、リーダーが必要ですね。リーダーとしてちゃんとしている人が居れば大体成功します。ところが僕は、ある千葉県の町で失敗したことがあるんです。良い案作ったんだけど、結局駄目だった。それは、リーダーの理事長と副理事長が、反目し合っていた。これは駄目ですね、全然。商店街が難しいのはそういうところです。

ところで日本では商店街に人が集まり、南欧では広場、その違いと言うのは、南欧は商店街としてではなく、広場に市民が集まる。日本の場合は広場が無いから、道に入って来る、道広場なんですよ。そこには商店があって、元々商店街って言うのは、小さなお店が集まって商店街、だから商店主はそこに住んでた。それでお店を持って地域の人に商品を売る、地域に親しんでいる。それが本来的商店街なのです。今の多くは商店街というより商業街というほうが良い。

オーナーは、どこか良い所住んでいて通ってくるわけです。またテナントに貸したりして。昔はそこで住んでいて、本当にコミュニティの一員だった。その違いが今はある。でもだから、色んな人が居て、そこは面白い。それが、日本の商店街の生きる道なんだと思う。皆同じになったら、これつまらなくなる。

やっぱり、コミュニティの再構成って言うのは、結果、大事なんですね。だから、テナント貸ししている人は、その協議会にはオーナーは来ない訳ですよ。借りているお店の人が来る。儲かっていればいいわけですよね。だからその辺の構造が結構まずいと思います。

■歩行者空間整備を軸で考える日本。面で考えるヨーロッパ。

〈井口〉日本の歩行者空間整備は、高橋さんの話に出たように、商店街から始まりましたね。商店街だから、商店が面している道路を整備する事業になる。都市計画では、商業軸の整備と言ってました。

丹下健三さんの東京計画一九六〇もそうだけど、あの頃都市や建築を考えるとき軸線っていうのをよく考えました。どういう軸線を作るか、これがデザインのスタートにあったように思うんです。メタボリズムが良く例に使った脊椎動物のかたちなんかもそうですね。歩行者空間の整備も、都市の軸線をつくるという発想でした。

ところが今のヨーロッパの中心市街地を歩くと、その当時は解らなかったんだけど、出来た街を見ると、彼らは軸は考えてなかった。面的に整備することを考えていたと、今は解るんですね。

都市計画の考え方として二つあると僕は思います。ひとつは軸線を設定して、それを強くする考え方。もうひとつは、個々のパーツがあって、それが集まって全体が出来るという、パーツからスタートして全体を組み立てる考え方。この二つの行き方があって、ヨーロッパの六〇年代以降の中心市街地整備はパーツを組み立てる方だったと思うんですよ。もちろん道路を整備するんだけど、その道路がそれぞれに個性を持ったパーツなんですよ。それが集まって、全体に歩行者空間のゾーンとしてまとまって、面的に中心市街地が強化された。何本もの通りや広場がまとまって、面的に歩行者空間を形成しているのが今のヨーロッパの中心市街地です。その前提に、中心市街地としての全体像が市民の共通認識としてあったということも日本とは違うところです。

一方日本は軸線で考えて行くから、軸の整備。軸を整備する事で周りを活性化しようという考え方だったと思います。それが実際に事業になると、具体的には道路、商店街のアーケードやカラー舗装など通産省の補助事業、建設省の街路事業になってしまう。街全体の交通計画や景観整備が本気で考えられないままで過ぎて行ったように思います。僕は高橋さんより一〇年位遅れて商店街のオープンモールや都市のシンボルロード整備事業なんかに関わったんですけど、この通りをどうするかっていうような話で、結局は線的な街路事業だったなと思わざるを得ないんです。

横浜の場合、高橋さんの仕事がそうですけど、当時日本のアーバンデザインのトップを行ってた訳で、他の街は軸だ、道路だ、みたいだったところが結構多いんだけど、横浜には都心をどうするかというマスタープランがあって、全体をどうするかと言うのがあって、その中でこれやろうみたいな進め方だったんですね。横浜は全体のマスタープランが有って、そこに高橋さんが呼ばれたんですけど、高橋さんが馬車道に入られた時には、横浜市のそういうマスタープラン、或いはアーバンデザインという流れの中で、どの様に位置づけられていたのでしょうか？　都心部の中で伊勢佐木町も含めて、関内地区をどうするかという地区の面的な構想は在ったのでしょうか？

〈高橋〉近代日本の都市計画で軸線を強調したのは都市が有機体であるという概念。骨格と血管と各器官のような、有機体の姿になぞらえたからだと思います。スパイン、コリドール、アクシスなどという言葉がよく使われ計画するときに頼れるものでした。

先ほど敢えて出した横浜市の六大事業、その一つに都心商業軸の整備があった、軸って言うとじくじたるものなんだけど。（笑い）

当時の人口二五〇万人の横浜において、旧市街の関内地区と新興の横浜駅・みなとみらい地区の結接、即ち田村さんの提唱する「楔形から鏃型へ」中心市街地を拡張するマスタープランがあった。みなとみらい地区は三菱造船のあった工業地域。ドックと工場のある灰色の地域でした。今見えているみなとみらい地区と旧市街地区のスムーズな連担が描かれていました。馬車道、伊勢佐木町は旧市街の都心商業軸です。そこを活性化しない限り計画は成り立たない。元々横浜の埋め立て地というのは今中心地区ですが、当時の馬車道、伊勢佐木町、元町はメインストリート。そのストリートを活性化して、次に人々の回遊性を起こさせ「線から面へ」と広がりを考えていました。でもおっしゃるようになかなか「線から面へ」と理想的には発展しない状況です。トラフィックセルのような構造というか交通体系がないと面的に発展しないのでしょう。しかし、みなとみらい線という地下鉄が東横線とつながり面的な発展に大いに寄与していると思います。

それから呼びかけたのが通産省と仰ったけど、それは、商工業の発展のために政策を立てるわけですね。都市計画的には彼らは素人かもしれませんが、人が多く来て活性化すればステイタスが上がり利益が上がり税収が上る。横浜市の経済局が力を注ぎました。後に局長となる前田商工係長が抜群の行動力を持っていました。都市デザイン室はその頃、企画調整局、そこで田村さんのもと、岩崎さん、三木さん（若竹さん）、国吉さんたちが、縦割り行政を打ち破り横につなぎ都市の形をトータルにみて、いかに都市の質を高め美しい街を作るかという都市デザイン行政を全国に先駆けて行った、ある種実験場でもあったのです。

■日本には「広場」は無かったけど、「ひろば」は昔から在った。

〈高橋〉ここで広場について少し述べさせて頂きたいのですが、日本の広場は無かったって言うのは嘘でして、平仮名「ひろば」と書けばいろいろ有ったのです、平仮名で広場を書くとすれば、僕は五つあると思うんです。一つは、「辻」です、辻空間、道路と道路の結接点、ここには人々が集まった。そこに高札が作られ、「何々すべからず」と、掟が書かれる。

二番目には、「市」です。仙台には、そういう市場が「芭蕉の辻」の北側にあって、そこへ市民が集まる。そういう頼るものが無いと集まれないのが日本民族だと思います。だから辻、市場がそうで、金沢の近江市場も人が集まってコミュニケーションも生まれるという広場的なものです、言ってみれば。何も無いのが広場という風に考える広場はなかったのですが、平仮名での「ひろば」は幾らでもある。

それから三番目に「境内」です。寺社の境内。これは大衆的信仰の対象で有るけれども、付帯的に娯楽施設が有るんです。縁日空間みたいな、皆集まって来る。商業都市へ発展する要因もある、浅草だって浅草という聖なる空間の脇に吉原がある訳ですからね。ちょっと外れる所にですが。だから、商業都市って皆遊ぶ訳ですよ。だから、宗教というのは、かなり俗っぽいって言うのはそういう関係からです。盆踊りもそこから出て来る。縁日で色々、夜店も出て来る。それから、初期の密教を除けば、概ね日本の宗教は、初めから世俗的だったという事です。密教だけは違う。

四番目に、「橋詰」です。人々がそこへ集まってきて渡って、また広がって行く。だから、そこに必ず高札があった。

それから五番目に「河原」です。罪人の首を刎ねるところ。見世物の興行。それから河原乞食が住むところ。これは税金を取られないからです。いろんな人が集まって来る。河原者なんて言われる歌舞伎役者の話。皆河原に集まって来る。それに橋の下は雨が当たらない、それに「水に流す」、「禊」なんて言う日本人独特の風習がある。もう流しちゃえばいいやってね。五つ位の、平仮名の、ひろばって言うのが有ったといえます。

そして今は、そういったものを復元させるために、道路空間の中の歩道空間に接して店先空地を作って縁日的にする方が楽しい。そこにカフェテラスが出て来ると、また楽しい。ヨーロッパではカフェテラスが出て来た、これは馬車の時代に出て来る。お茶を飲む。一六〇〇年代に初めてロンドンにコーヒーが出てくる。一番初めオックスフォードに一六三〇年位にトルコから来る。それから一〇年位遅れてねロンドンにコーヒー屋が出来るんですよ。で、暫くコーヒーだった。その後に、紅茶になった。ロンドンは紅茶で、パリがコーヒーになるんですね。だからパリで、カフェテラスでジュースを飲む。皆さん道行く人を見ながら「見る・見られる」の関係なんですね。で、コップにストローが付いているでしょ、チュッチュッって飲むじゃないですか、最後までジュジュって飲んじゃ駄目。行儀悪いだけじゃない、その頃は馬車の時代だから、馬糞が空を舞ってた。ＰＭ二・五みたいに。それが、コップの中に入るんです。だから上澄みは汚い。それで下の方だけ飲むんでストローは発明された。だから最後までジュジュってやると馬糞まで飲む事になる。（笑い）

■馬車道、伊勢佐木モールに見るヨーロッパ趣味の功罪。

〈栗原〉高橋さんにお聞きしたかったんですけど、僕らが駆け出しの二〇代前半の頃、馬車道とか伊勢佐木モールが出来て間もなくで、教科書的で、憧れで、しょっちゅう見に行ったりして、勉強させていただきました。どれも結構ヨーロッパ思考ですね。単純に言うと。そのヨーロッパ思考で積んできた日本の街づくり、何かそういうのが凄く僕ら街づくりをやってる人間の中にあると思います。日本を考える、地域性を考えるって言いながら、何かヨーロッパ思考。尚且つ全国一律で、全国で鈴蘭型の商店街照明を付けたり、〇〇銀座通りをいっぱい作るという事をたくさんやって来た。僕はある意味で良いことはいっぱい有ったけど、罪もいっぱい有ったんじゃないかと思うんです。その辺の罪について、高橋さんとしては、どうお考えなのか話していただきたい。

〈高橋〉馬車道では歩行者空間を豊かにすることと景観整備に寄与する中間領域「半公共空間」を作るよう国吉さんと共に問いかけました。店先空地を作るという大変日本的なことをしています。

アメリカのコロラド州デンバーの近く、ロッキー山脈の麓にボールダーという魅力的な町があります。そこで「世界歩行者会議(pedestrian conference)」というのがありました。そこへ招かれて馬車道を発表しました。壁面後退をしたって言ったら驚いてました。これは日本でしか出来ないなと。アメリカ、ヨーロッパじゃ出来っこないと。有り得ない。自分の敷地の官民境界線から建物を二・五メートル引込めるんですからこれは日本的なんですよ。だから、ヨーロッパ思考だけじゃないんです。それに法律や制度と格闘もしました。

歩道にレンガタイルを敷いたりしたのが、何となくヨーロッパ的だと言う風に思われるかもしれない。それから、ガス灯も、初めからガス灯もどきが付いていた。それはイギリスからガス灯がやってきて日本で初めてついたのが馬車道です。銀座はそのあとです。また馬車道は日本で初めて馬車が走った通りでガス灯や馬車は日本で発祥の地です。それもあってイギリス型を住民が志向していたのです。

横浜の特殊性があります。その特殊性に対して私は回答を出したんであって、これが他の街に絶対良いとか、これ皆全国やっていくということでは決してない。横浜だから馬車道であって、これをよそでやる、そしたらよそでやる方が悪いんであって、私のせいではありません。（笑い）

地方が地方の良いものを台無しにしていってますね。

（松村）これから地方を大事にしないとね、そういう意味で自分達が生きてる地方の生活を、本当に良くするのは、そこに居る人達ですよね。

（高橋）だから田村明さんも、それ言っていました。「全国、同じような金太郎飴はつまらん」と、仰る通りでね、我々は馬車道を創った。それを真似する方が悪いのでしょうね。でもいいものは真似たいものですよ。（笑い）

（栗原）金太郎飴作った人が僕らよりちょっと上の世代だと僕は思ってるんですよ。（笑い）

■中心市街地って、要するに商店街のことでしょうか？

〈井口〉先ほど商店街は道広場だという話がありましけど、中心市街地が寂れてるよっていうと商店街のことで、シャッター街という事ですね。横浜歩いてみますと、ＭＭ２１なんかに物凄い人が集まっている。これでは馬車道、伊勢佐木モールは寂れてるんじゃないかと思って行ってみたら、量的には向こうの十分の一以下かもしれないけど、それはそれなりにかなりの人がちゃんと歩いてて、中々良いなと思いました。

そこで、もう少し聞きたいと思います。中心市街地とは何だと？要するに日本の中心市街地は商店街だ、商業地だというのが高橋さんのお話しですよね。だから、商業の賑わいというのが一番大事だと、これはヨーロッパでも一緒なんだけど、ヨーロッパはそれプラスね、先程写真でも出てましたけど、何も無い、ポカーンとする、そこに行ってのんびりするという、そういうスペースが商業と一緒に在りますね。

横浜には例えば馬車道から少し離れたところに大通り公園とか、ちゃんとそんなスペースが在る。ＭＭ２１でも公園が在って、静かなポカーンとする所が在る。でも、その位置づけが、あるいは使い方がヨーロッパとは違う。先のパーツの組み合わせという話に通じるんですけど、ヨーロッパの中心市街地では何にも無い所と、商業の賑わいが組み合わされている。凄く身近な所にね、それが中心市街地なんですよね。その辺は、日本では、どうもうまくかみ合っていない。歳取ってくると益々そういうのが欲しくなってね、日本の中心市街地に行くと、もう疲れちゃう。ヨーロッパで中心市街地歩いても、ちっとも疲れない。少しはヨーロッパを見習うべきなのか、いや日本は日本でやっぱり、こういう賑わい空間こそが中心市街地なんだよということでしょうか？

■時間消費型の商店街であってほしい。

〈高橋〉実は人間、変わって来ていると思います。しかし受け継ぐＤＮＡはずっと日本人、アジア民族です、現代技術を勉強しないで物を作ると、日本型のものを作るんです。それはそれで安心して見ていられる。勉強するとヨーロッパ型になって来るわけ。近代化とはそれがあった。建物も、建築家は。

（井口）なるほど。納得できるような、したくないような。（笑い）

〈高橋〉若い女性も日本にずーっと居る時は分からないんだけど、今はお金があるので若い人もヨーロッパ行く。あぁいいなって感動する。日本にもあるといいなと思っている。そういうところが日本に出来るとそっち行くんです。古い形の商店街は見向きもされなくなる。

商店街を分析すると、都心型ないしは広域型という商店街。これが中心市街地を形成する。一番基本は近隣型商店街。これがもともとの基本的商店街。近隣型と地区型と地域型と広域型及び都心型、あなたの仰ってるのは都心型だと思います。ところが、商店街そもそもが、身近な近隣型から出てるんです。近隣型というのは、最寄品、日常品を買う商店街。だから、商圏なんて言って専門家が捉えると、商圏が何百人、歩いて五〇〇メートル以内とか、それはそれで分析すれば、そうなるのかもしれないけど、そんなのはどうでも良くって、どういう人がそこに買物に来るかが基本です。ご存知のようにそこへ割り込んで来たのが、コンビニエンスストアです。コンビニエンスストアというのは、三〇〇メートルに一店ある。そうすると日常の歩いて行く距離にあるから、皆コンビニに行くのですが、コンビニで買う人、馬鹿とは言いません、だけどもバナナ一本八〇円なんですね。ところが、ちゃんとした青果店に行くと四本で一五〇円位です。コンビニは大型冷蔵庫的であり、大型棚なんです。だから、自分の家へ置くよりもコンビニで買った方が良い、それから銀行さんも規制緩和から、コンビニにみんなやられている。「コンビニ、タダでお金送れるじゃん」と。本当のコンビニエンスになっちゃった。皆そこへ行くようになったので近隣商店街もおかしくなって来た、と言う原因があります。次に、広域型はどうだって言うと、日本人がもう、真ん中の都市には高くて住めないから郊外に行く。郊外へ行くとショッピングセンターがどんどん出来てくる。一九七〇年代外圧に負けて大型店を作っても良いように政府が変えた。それで大型が外に出て、そこへ行くとワンストップショッピングで何でもある、娯楽もある、もう楽しくてしょうがない。それはヨーロッパにも、アメリカ行ってもこういうのあったよねって、そうなっていった。そうすると、ちょうど中間の地域型、それからまた、その上の広域型が疲弊して来るというのが問題。そこで、どうやれば良いのかって言うと、時間消費型の商店街しかないのです。そこに何時間も居て楽しいというような。

今、疲弊していると言ったけど、疲れるんじゃなくて、そこで楽しむような、そしてお店だけじゃ無くて色んなものが有る方が面白い。だから、馬車道あそこに市民ホールも有るし、何か色々、銀行もあるし色んな施設があって、まぁまぁ良いかなと。でも、ちょっと店舗が少ないかなと思います。もともとあの辺りは日本で最初の銀行、正金銀行もあった業務街になっていましたから。もうちょっと楽しい、飲食店があると良いと思っています。僕はレストランを設計しましたけど、他に売られたりして今困っているんです。それから、もう一つは、娯楽型、これが入ると楽しい。あともう一つの、目的買い型の店。遠い所でも良いから行って、行列してでも、このラーメンを食うっていうのがあるんですね。商店街にそういう面白いのが幾つかあると目的買いで人が集まって来るんですけどね。それは、ユニークなお店があるとそうなる。だけど中々無いんです。でも、遠い所へわざわざ我々行くっていうのもあるじゃないですか。例えば気に入った服を買いに行くとすれば、「銀座のあそこが良いんだよな」と言って行くとかね、そういうのが商店街にいくつか有ると楽しくなるんです。ところが、全部ひっくるめた劇場的なショップ、買物空間というと、最近の新しい所へみんな行っちゃう。その方が、かっこいいと思っちゃう。それがモール族。

でも、本当の商店街と言うのは、お店のオーナーと客が話し合う。情報交換する。「こっちの方があなたには似合いますよ」、こういうのでないといけない。商品の知識を持って、人のファッションまで分かってくれてやってくれる。で、伝統を重んじる、こういう所が有ると本当に良い商店。こういう店はくたびれないんですけどね。

中心商店街がショッピングセンターを凌駕する大型モール的空間に生まれ変わり且つ店の個性が発揮されれば息を吹き返すでしょうね。

■若い人たちは商店街を歩きたいと思っていますか？

〈井上〉効率的に物を買いたいっていう時もあれば、誰も知らないようなお店に行ってこだわりの一品を買いたいというようなこともあり、色んな選択肢が自分の中にはあって、それを選ぶ事が当たり前だと思っています。海外旅行から帰って来て日本の良い所って何だろうと考えると、選択肢が多いって言うことだと感じることがあります。それは、街にもあてはまることで、例えば買い物をするところでも、ただ商店街ばかりがあるというのではなく、ショッピングモールも在って、路地裏みたいな所の商店も在る、というような、バランス良く色んなものが選択できるような状況っていうのが日本の良いところだなと感じています。自分自身の行動の選択肢のひとつとしても、まちの魅力のひとつとしても商店街は大切だと感じています。

〈井口〉色々選びたい。でも、商店街はどんどん寂しくなっているよね。まだ横浜とか東京とか大阪とか大都市はいいんですけど、地方都市、中小都市、県庁所在地でもそうですけど、その辺はもう、どんどん寂れて行ってるんですよ。今回のインタビューでは大都市の商店街はあんまり問題にして無い。中小都市の中心市街地が問題なんです。

〈吉村〉商店街ではプロフェッショナルの方が店をやってらっしゃって、そこに行けば、「あなたの年代であれば、これぐらいだよ」とか、色んな事教えて貰いながら買えます。それが大規模なショッピングセンターに行くと、アルバイトの方が手際よく販売し、様々な商品を効率良く手に入れる事が出来きます。そこに地域性やコミュニケーションは薄く、地域コミュニティーが薄れていく原因がもしかしたらあるかもしれないと思っています。近くに商店が在って、住んでいる人が商店をやっていて、そこに買いに行くと、「〇〇さん家のあなたね」という個人を認識した上での会話が出来るのは商店街の役割でもあると思っています。私は商店街に行って、物を買うことに、地域に見守られているような安心感があります。ショッピングモールだけになってしまうとコミュニティーが生まれ難くなりそうで、勿体ないなと思います。

〈松村〉店がずらーって並んでるけどシャッターが下りてるっていうのは、年寄りがもう店やってられなくて、若い人たちは都会へ出ちゃってというようなことですよね。地方にどう魅力を作るかっていう方に世の中切り替えて行かないと、そういう動きが非常に強いのかもしれない。イオンモールをじゃあ無くせって言ったって無くならないですよ。それは絶対に。だから、こっちはこっちでもっと魅力あるものにする。その魅力って何なんだっていう所を、我々も一緒になって考えて行かなきゃいけないんじゃないですかね。それによって随分、若い人の考え方も変わって来るんじゃないかと。そんな風に思いましたけど、聞いてて。

（田邊）私は、東京にいる時と、地方にいる時と気持ちの余裕が変わってくるなと思っていて、東京にいるとやりたい事がいっぱいあるので、凄くせわしなくて、便利な方が確実にいいと思っています。ネットで買うのが一番楽ですね。商店街をいちいち歩かなくても、「時計」って検索すれば、ありとあらゆる時計が出てきて、それを選択する自由もある。一方で、面白いものを発見したいとか、ちょっとした会話が生まれた方が良いものが買えるなって思う時って、心の余裕がある時なんです。結構旅行が好きなんですけど、東京での忙しい生活を離れて旅行に行くと、心にゆとりが生まれて、店の雰囲気を楽しんだり、商店街をぶらっとして人と話したりとかむしろ積極的にやりたいなって思うんです。だから、日常と非日常みたいなのが自分の中にあって、使い分けをしているんですね。でも、今仰っていたイオンモールっていうのは、コピーみたいで、地方に色々出て来るじゃないですか、あそこに行っても全く面白いとは思わないです。何かこう、何処に行っても同じような。最近は、駅の周りや駅地下、駅構内とかも全部同じような感じになっていて、わざわざ行きたいとは思わない。特に旅行中は、道の駅とか、その地域のものを扱っているお店を敢えて選択したいなと思います。

〈高橋〉時間の使い方ですよね。忙しいとね、だから、楽、楽しいって言う字は、らくと読むか、たのしいと読むか。皆、楽を求める。

また歩くだけで楽しいのが大切。そういうとこに人が必ず介するわけですよ。商店街のおっちゃんがね、修練して、人とコミュニケーションちゃんと図れるような、そして商品知識をちゃんと持って、お店もちょっとこう小奇麗にして行くと良い商店街になるんだけど、もう駄目だ、諦めた、息子がもう継がないよと。本当は息子で無くたって継ぐ人がいればいいぐらいなんです本当はね。それからリーダーも個別だけじゃ無く、個別プラス全体を経営するような人が出てきてくれればね、それだけではまたイオンモールと一緒になっちゃうから、そういう個性をちゃんと出せるような、そういう商店街だったら良いですね。それだったら楽しいです。それから人は五〇〇メートルしか歩かないって事は、これは大事なんですよ。車で行ったら駐車場から二〇〇メートルしか歩かないです。もう調査をしました。駐車場から二〇〇メートルが「近い」と感じる距離です。車で二〇〇メートル、電車で五〇〇メートル。地方都市ではもっと歩かなければならない。そうするとだんだん人が行かなくなっちゃう。だから駐車場をどう作るか。でも駐車場作る余地も無いという、それでシャッターが下りると言うね。色々悪い条件が重なっちゃうんです。都会はまだ、地下鉄とかマストラが出来て便利になって来るんです。

■地方では「中心市街地＝商店街」では、もう、持たないんではないか？

〈山名〉中心市街地の議論になると、商店街＝中心市街地じゃ中々問題が解けない。大都市と地方都市では多分、全然違う形で中心市街地を作らざるを得ない。前に私、地方に居る時に森ビルの森稔社長が来られましてね、話聞いたら、お店では人口の四％の人を対象にして商売をすると言われる。これは大都市でなきゃ出来ません。地方に行くともっと大きな割合の人でないと出来ない。横浜のケースとか、そういうのは大都市ですから、商店街＝中心市街地って言っても良いと思うんですけど、地方の商店街はそれじゃ持たない。そうすると地方の場合、どうやって中心市街地を活性化するかっていうの、非常に大きな別の課題になって来るんですね。それでお聞きしたい。地方都市の場合は、高橋さんはどういう風にお考えになっているか。例えば、私富山に行ったんですけども、富山は商店街の中にいろんな施設集めて、非常に立派なグランド・プラザっていうの作ったんですけども、行った時はたまたまウィークデーだったんです。誰も人居ないんですね。あんだけ立派なの出来てるのに。あれ多分、大都市だったら相当な人がいると思います。

色んな法律つくって、地方創生っていう話なんか出て来ますけど、その時には商店街だけじゃ無くて色んな施設集めましょうって、それでセットにして、そして中心市街地を作ろうという話が出ています。これは役人が考えたんで、私前役人だったんで、あんまり当てにならないんですけど、そういう話が出てきてます。これから地方都市の中心市街地どうするか、高橋さんがこういうのがあるんじゃないかって、お考えあれば教えて欲しい。

〈高橋〉富山は物凄く、典型的な街でして、郊外に全部出来ちゃったのですよ。それで車で皆郊外行くようになった。それで中心が駄目になった。実は富山は典型的です。総曲輪という中心商店街も、郊外のバイパスができて、そこに店が出来たため客を取られた。

ロードサイドショップが出来、中心市街地から皆そっちへ客が行くようになる、富山は典型的ともいえます。地方都市と言っても、車との関係をどうするかという事になると思います。車が街の真ん中に入りやすいようにするか、もう一つは、インナーリングがあって、これヨーロッパみんなそうなんです、みんなインナーリング、昔の城壁、そこを城壁の周りを公園にしたり、車の道にしたりしますけど。そこの近くに駐車場が有って、そこで降りて、あと歩いて行く。せいぜい五〇〇メートル台とか、その位になると地方都市は活性化するんです。ところが

日本の場合、中途半端です。結構広いんです、そこから入り込むったってもう無理ですよ。五〇〇メートルがよいと思っても、もっと歩かなきゃいけない。人は歩かないのです。地下鉄があればそれを補完します、街のスケールの問題相当あると言う事です。そうすると逆転の発想で街の真ん中に、人が住めば良いんです。しかし商店街によってはアパートが出来ちゃ困るって言う人も居るんですね。ところがいつも僕はパリを見てくれって言うんです。パリは全部、人が住んでる。それがファサード形成し街の景観をつくっている。パリは美しい都市だと皆言うんだけど、上の方アパートです。建設当時エレベータが無いから、下の方は、イタリアもそうだと思うけど、アパートでも裕福な人住んでるの、便利だから。上の方階段上って行かなきゃいけないから、貧乏人が住んでいたんです。階によって住む人が違う。だから、階層って言うんだけどね。（笑い）

■中心市街地は、やっぱり、人が住んでないとだめ。

〈高橋〉だからそういうような街で、フィレンツェもそうですよ。住宅なんですよ、だから日本の街は、住宅、特に商店街の店のオーナーは、儲けると外へ自分の家を持った。あと人に貸したり。それじゃあコミュニティーは育たない。だから、これまで述べてきたことが全部含まれて、今のような状況になってる。だから、子供が必ず受け継ぐなんてもう古いんです。別な人が、それを経営して行くような事をテレビでも、やっていましたけどね、全然別の人がやってくれるって。だから、組織として今、協同組合とか振興組合になってるんですけど、もう少し別な組織もあっても良いし、自分の店を株式会社にしても良いし、そして経営者っていうのを、息子じゃなくて他の人でも良いっていうぐらいまで出来ないかどうかですよ。そういう事で良くなるかもしれない。

〈宮沢〉僕が富山のライトレールの仕事やってる時、どうしてこうなってしまったのか、市長さんはよく言ってましたけどね、スプロールしたのがひとつ。それから自動車依存が強いこと。富山は日本全国で一番、道路整備が良い都市なんですよ。だから一家に四台から五台車持ってる。自動車通勤で渋滞が殆ど無い所。高齢化率も凄く高いです。それでライトレールをやって、街へ来たら公共交通で全部動けるよ、という事をやろうとして、それで住む所も、街の中に老人が住めるアパートを建てるとか、中心市街地で生活するとか、中心市街地の活性化、今やってる最中なんですね。それが成功するかどうかまだ分かんないですけど。

〈山名〉もう何十年も前から空洞化、空洞化、言ってたけど、そのころは人口が増えてましたから誰も住まわせること言わなかった。でも、現実にここまで来ると、空洞化で街の中に人が居ない。そこに人を住まわせるっていうのがひとつの考えだと思うんですけどね。どうやったら住んで貰えるかっていうのが問題。どっちかって言うと日本人は戸建てが好きですから、戸建てだとある程度の敷地が要る。すると、土地が安い所、そして動ける所。じゃあ郊外で車でと、これが悪循環になってる。多分これからはこの方達が高齢化した時にですね、自分で車が運転出来なくなった時にどうするか。やっぱり、もうちょっと都心に住まわせるっていうような話があれば良いのかなと思いますよね。

それと、よくあることだけど、市役所を外に持って行くというのは絶対大失敗だと思うんです。

■縦割り行政をどうやって横にするか・

〈山名〉景観法が出来た時に、建築学会、土木学会、それから都市計画学会で合同でセミナーをやったの。話聞いてるとお互いに、あの道路はなんじゃ、あの建物はなんじゃ、こういう話になっちゃってるとお互いに、あの道路はなんじゃ、あの建物はなんじゃ、こういう話になっちゃっておかしくなった。そう考えたら、街づくりっていうのは、そういうものを一緒にしてやらなきゃいけない。一緒にやるのを誰がやるかって言うと、例えば、高橋さんみたい

な方が居て、そこの調整を全部やるという話がひとつと、それからもうひとつは、行政側がどうやってやるかですね。行政側はやっぱり市長さんがそういう風になって貰わないと困る。この二つがあれば、縦割りの話は片がつく。やっぱり縦割りを外して行かないと地元が入れないですよね。この話はどうだ、「あ、これはこっちです」、「これはこっちだ」だったら駄目ですから、そこを上手く調整する仕組みがあると中心市街地の活性化とか整備というのは、もうちょっと上手く行くのかなと思います。富山の場合は森市長さんが非常に積極性ありましたから、そういう調整は市長さん出来たと思うんですけれど、中々普通の市って、そんなこと通るかっていう気がする。高橋さんなんかの経験でどうですか？地方のそういう縦割りの所を、横にしようっていう仕組みは、非常に不十分だって私は思ってるんですけど。

〈高橋〉不十分ですね、横浜でそういう先鞭をつけた、それを地方都市が模範にしようとしているんですけども中々上手く行かない。縦割りで上から圧力が物凄くかかるという事です。それを跳ね返すぐらいの力がある所でないと上手く行かない。それをやったのは、横浜の飛鳥田市政だという事ですね。あとは、さっき三馬鹿って言いましたけれども、本当に馬鹿になれるかどうかって言う。行政の人が上ばっかり見てなきゃいけないっていうのを崩せるかどうか。出来ない事は無いんですけど、そこでやはり戦略が要るんだと思います。戦略を立てられる人がいれば大体上手く行くはずです。それが普通は出来ない、それだけ言えます。

■カフェテラスの道路占用、道路使用が日本で出来ない理由。

〈井口〉ヨーロッパの街を歩いていると実にたくさん道路に店を出している。それがすごく街を楽しくしています。中でもカフェテラスの存在は大きいですね。ヨーロッパの街から道路や広場のカフェテラスを抜いたら、スカスカに寂しくなってしまう。それが日本の中心市街地なんですけど。

「パタン・ランゲージ」を書いたクリストファー・アレクサンダーは路上カフェは街の活力源のひとつだと言っているし、「人間のための街路」を書いたバーナード・ルドフスキーは戸外のカフェやレストランがいかに街を楽しくしているかを述べて、イギリスやアメリカの街に戸外のカフェが少ないのを気の毒がっています。そこでお聞きするんですけど、日本人は道路にカフェテラスが在ればそこに座るでしょうか？道路管理者や警察は道路にカフェテラスを出すのを今は認めませんが、これから先は、許可してくれる可能性があるでしょうか？

〈高橋〉これからはあるでしょうね。日本は車社会になって路上で何もできなくなった。いろいろな町で朝市がありますが、越前大野という街でも日曜日に朝市をやっています。それで確か歩道のない石張りの道路整備をしています。市長に友人として、法的に道路占用まずいんじゃないですか？と敢えて聞いたんです。そしたら「これ昔からやっているからいいんだよ」って。こういう昔からの習慣、でも今は超法規、これでないといけないんです。だから、それは昔からやっているっていうのは、市民がそれで良いんだって言っている。素晴らしい朝市です。

〈井口〉だから市民次第なんですよ。福岡の屋台もそうですね。市民が本当に望めば道路の占用はもっと可能性が出てくる。

〈高橋〉それから、屋台。僕は山下公園通りを設計した際に、山下公園と道路の間に、変な仮設の店がいくつか有った。それ的な店が有った。それを横浜市の人と一緒に無くしたんです。大変なことです。そしたら当時の細郷市長が、「よく出来ましたね」、と感心してくれた。今一番問題なのはその権利関係です。「カフェテラスが道路にあるのは良いよね」と単純に言ったって、良心的なカフェテラスなら良いんだけど、反社会的な人が権利を持ったら、これは駄目なんです。以前千葉銀座を設計した時、昔から歩道上で営業の権利を持っていた露天商が二

軒あった。そこで花屋をやっていた。どうやろうか。それで市が考えたのが「一代限り」と言う風にしたんです。その人が亡くなったら次駄目よ。それで我慢した。一代限りでしたから、もう今は無くなっている。権利が発生することを行政が一番恐れるのです。

〈栗原〉道路占用を認めるかどうかってのは道路管理者なんですけど、それだけじゃ駄目で、交通を管理する警察の道路使用許可が伴なわなきゃいけない。物販とかはお祭りとかで色々やってるから、長期間でなければ、短期的っていうのはやり易いんですよ。でも飲食は、これ別なんですよ。

テイクアウトで買ってきました。テーブルと椅子を道路に置きました。お客さんが勝手にここで座って飲み食いする、これはいいんですよ。でも、道路に置いてるテーブルと椅子に、注文取りに行きました。お店の人が持って来ます。これ保健所の管理になるんです。要は、お客さんが勝手に道路で飲食している分には何も言わないけど、注文聞きに行って、そこまで運ぶ。全く同じ事でしょ？でもこれ店舗内と見なされるから、保健所の許可が要るんです。そういう馬鹿な法律が今までいっぱい有るんで、がんじがらめになっている。

物販はやりやすいけど、飲食はやりにくいって言うのは、保健所の絡みだっていうのは非常にある。だから、酉の市なんて、屋台が出てみんな飲んでるけど、テーブルは道に置いてますよ、勝手に使ってくださいってこと。そういう風にして、切り分けせざるを得ないような、日本の法体系が在る。

マッカーサー通りでそれをちょっと変えようっていう動きがあるようなんですけど。シャンゼリーゼみたいな感じで、やろうという動きがあるみたいですけど、法的な絡みがあって、飲食というのは物販と別個になってしまう。でも、それやった時、本当にお客さん来るかどうかっていうのは、僕はちょっと、疑問に思っています。

■外で食べたり飲んだりは、日本人はあまり楽しめなかった。

〈高橋〉昔の話ですけど、我々若い時に、外で飲食するって恥ずかしいものだって言われて、絶対ノーだった。その頃は道路で何か食べちゃ駄目。、世間体に恥ずかしい。そんな時、僕はアメリカ行きました。ボストンでは皆道路でアイスクリーム食べている。それで、僕も真似して食べた。すっごい解放感。これいいなぁって。一九六六年に帰って来たのですが、一九七〇年に銀座の三越の所で、初めてマックが出た。店先があって、そこにテーブルは置いちゃ駄目、テイクアウトだけ。それからですよ、外で食べるのが良くなったのは。イタリアもフランスも昔からある。

〈栗原〉でも、僕らが小学校の頃、買物行くと肉屋さんでコロッケ一個買って、ソースかけてくれるから、それ食べながら帰りましたよ。

〈井口〉ルドフスキー[1]が言ってるけど、イギリス人は外でコーヒーを飲む習慣が無かった。はしたないし、恥ずかしいと思っていた。日本人と同じですね。確かに今でも大陸のヨーロッパに較べると屋外の椅子やテーブルは格段に少ないです。アメリカもイギリスと同じだったけど、少しずつ増えてきて、今はウオーターフロントの開発なんかでは屋外のカフェやレストランが欠かせなくなっています。そこでこれからの日本はどうしたら良いんだろうと、しきりに考えるんですよ。

■オープンカフェって日本で広がるんでしょうか？

[1] Bernard Rudofsty（１９０５～１９８８）。ウイーン出身のアメリカの建築家。著書「建築科なしの建築」「人間のための街路」で知られている。

〈山名〉オープンカフェって、緩和する方向に動いてるんですか？

〈栗原〉動いてますね。

〈山名〉であれば、来る人がいるかっていうのが分かれ目で、来る人が居ればそれが力になって、結構展開できる。総合設計の公開空地、あそこも使わせないんですね。使わせれば良いんじゃないかと思うんですけど。

〈井口〉行く気があるかどうか、お客さんが付くかどうかが決め手だと思うんですよ。どう思いますか？あなた達。オープンカフェ座ります？日本で。

〈井上〉カフェ文化っていう事で言うと、私自身、週末は近くのカフェに行って、生活の中にカフェするっていう事が組み込まれています。私のように一人暮らしをしていたり、単身世帯の人だったりする人の多くは、どこかそういう緩い人との繋がりと言うか、集まれる所っていうのを求めているところがあるように感じています。だから、人の気配を感じられるカフェが凄く好まれている理由だと思っています。それで、屋外がどうかっていう話になりますと、やはりその場所によると思います。道幅がゆったり取れて快適な環境であれば、屋外であろうとも、というか、むしろ屋外で気持ち良くカフェしたいって思う事もあると思います。カフェ自体の文化は凄く馴染んでいるので、ロケーションの良い場所にオープンカフェが在れば、行きたいですよね。

〈吉村〉屋外のカフェテラスに関しては、歩道幅員の影響が大きいと思います。現在の歩道の幅員で、バスやトラックが通るような環境だと、外で飲食をすることを良いなと思えない事が多いです。排出ガスが少ない車だけ通れる規制や交通量の少ない場所、歩道幅員の広い場所などでは、飲食をしたいと思います。あとは店側の努力と言いますか、大阪駅のステーションシティーに毛布とヒーターを備えているカフェがありました。そこは屋根のある半屋外空間なのですが、屋根が高く風も吹き込む為、屋外とあまり気温は変わりません。ただ、毛布とヒーターも用意してあるので、寒い季節でも、利用をしていました。

暑さ寒さの対策を行っているカフェはまだ少ないので、整備をしていけは、個人的にはもっと賑わってくるのではないかと思います。

〈田邊〉私はカフェを何に使っているかなって考えると、東京に居る時は、次の予定までの時間潰しだったりとか、あとは打ち合わせに使ったりしているんですね。

東京であくせく働いて、朝の九時から、夜の九時、十時まで働いて、平日はまずカフェは使わないと思うんです。打ち合わせ以外では。で、土日とかに行くんですけど、東京で働きながら生活していると、そういう気持ちに中々ならないっていうのもひとつあって。あとは、そこから見える景色がすごく大事だなと思っていて、都心では、通りによっては建物がひしめき合っていて、心地よくないカフェも多く、周りの人もあくせくしているのを感じます。ヨーロッパとかだと、地域によってだと思いますが、そういう感じが全然無くて、何かもう空気がのんびりしていて、周りの人達ものんびりしている。周りに居る人達の雰囲気も影響してくるし、カフェでどうやって時間を過ごしているのかっていう所が、日本とヨーロッパではそもそもちょっと違うのかなって言う風に感じたりもします。でも、例えば行幸通りとか、かなり広い空間を使って、屋台とかも出しながら空間づくりを含めて考えるのであれば、可能性は十分にあると思いますし、私も是非使いたいです。

〈高橋〉良いこと仰るね。何を見るかっていうことや、自分が何をするかっていうのも大事なんですね。周りが面白いといいですが、つまらないのが多いと嫌になっちゃいますね。周りが綺麗だとか周りの人がかっこよくて、「見る、見られる」の関係ができると良い感じですね。日本にはそれがまだ場として整ってないのかなー。

〈田邊〉ヨーロッパだと、牡蠣とかが山のように積んであって、皆食べてポイポイやっていて雰囲気全体が楽しそうでした。

〈高橋〉カキ限定ですか？（笑い）

■公開空地を使わないのはいかにも、もったいない。

〈高橋〉基本的に人と人との付き合い方についていうと、日本人はまだ下手だと思います。スペインとかへ行くと、こんな狭い歩道でもカフェテラスじゃなくて、机と椅子をそこで、立っても飲んだりしてるじゃない。やっぱり外が好きで、人と人が話し合うのが好きなんですね。街の中で喧嘩までしないけど、激論叩かずにディベートもする。そういうのが好きな国民なんですね。だから、日本人は、そこまで行くかどうか。それに、「ま、ま、ま、ま」って納めるのが日本の和のかたち。

（山名）日本人は広いとこで真ん中でっていうのは嫌いで、皆端っこに寄ったり、そういう感じ方が有るんじゃないか。それがどうも利いてる。ここをどうするんですかっていうのは難しいんじゃないかな。

（高橋）そうですね。でもね隅っこの方でやるっていうのは、イタリアだってそれやっていますでしょ。庇を付けて。テントの下で。だから、それはそれで共通点は有るんですけど、公開空地、これの使い方絶対やらなきゃいけないです。権利が発生するから止めとくんじゃなくって、やれるような方法を考えれば良いと思う。そこで楽しいなと思えばやるわけですよ。まだ皆さんが楽しいと思ってないんですよ。

（松村）公開空地が、生かされてないんですよね。何となく緑が在るだけで、歩いちゃいけないのかと思われるような公開空地がね、ほっとかれてる。法規制が余りにも縛り過ぎちゃってる。

（山名）加藤源さんに、東京の公開空地の使い方っていうのを、都庁の人に聞いて貰ったんですよ。都庁はあれは公開空地だから、そこを私的に使っちゃ駄目だって、がんじがらめなんですよ。もっと使わした方が良いんじゃないかと思うんですけどね。

〈井口〉公開空地には緑の樹木をたくさん植えなさいという、一定以上の緑化がまず求められてますね。緑化率というのがあるでしょ、どれだけ緑化しなさいっていう。僕は「カフェテラスは緑化面積に含める」と、そう変えるだけで良いと思うんですよ。さらに、公開空地の歩道状空地は実際の面積よりも広く加算される係数が在りますけど、カフェテラスにした面積は歩道状空地と同じような扱いにしたらもっといい。そうすれば建物を建てる方も進んでカフェテラスをつくるし、そこをタダみたいに安く貸せるからカフェも成り立つ。カフェテラスはヨーロッパでは無くてはならない公共施設のようなものですよ。日本もそう考えれば一気にカフェテラスが出てくるし、公開空地が楽しくなる。

〈高橋〉かなりイタリア的になりますよねー。それぐらいの頭の柔らかさが無いとね、本当によく使われていない公開空地、勿体ないですね。客が居ない座敷を作っているだけですね。床の間だけ作ってる。日本人は、中の方が好きなんですよ、実はね。床の間を綺麗に飾る。外には造らない。

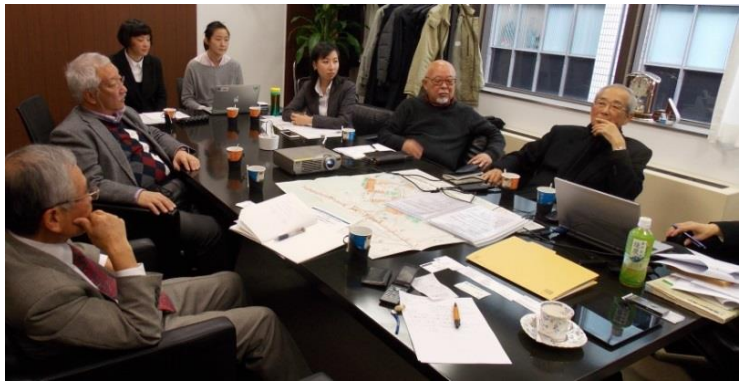
〈井口〉都市のオープンスペースを、ヨーロッパはどう使うかって「使い方」の方に行くけど、日本は「眺める」んですよね。庭の文化だからね。眺める楽しみなんですよ。そういう文化の違いが有る。フランコ・マンクーゾ等の共同研究の成果である、「広場の建設、再生に関する三〇の提言」を読むと、現代のヨーロッパが広場を「いかにうまく使うか」をメーンテーマにしていることが分ります。そこは日本も少し取り入れた方が良いと僕は思うんですが。

〈山名〉一階にはたいてい銀行が入ってて、銀行系の公開空地はセキュリティが入っちゃうんですね。建物には人を近づけない。だから入りにくくする。入れますけど入りにくくすると言うような事になったから、本当勿体ない。緑が綺麗で見るだけの公開空地になってますから、勿体ないなって感じる事はありますよね。

〈一同〉それありますね。

＊本インタビュープロジェクトは、ＪＵＤＩ公募型プロジェクト二〇一四、二〇一五年度、およびＪＵＤＩ関西ブロック公募型プロジェクト二〇一五年度の助成を受けて実施しました。掲載写真はすべて、高橋志保彦氏提供。

＊会場はヨシモトポール（株）会議室（東京有楽町）を提供いただきました。







■インタビュー参加者■（敬称略）

高橋志保彦（たかはししおひこ）
一九三六年新潟県生、仙台出身。早稲田大学理工学部建築学科卒。ハーバード大学大学院デザイン学部建築学専攻修了。竹中工務店、（米国）TAC事務所、セルト・ジャクソン事務所勤務を経て一九七五年事務所設立（現 高橋建築都市デザイン事務所）。
神奈川大学工学部教授（現名誉教授）元（中国）武漢理工大学客員教授。ＪＵＤＩ（都市環境デザイン会議）会員。
都市デザイン・建築設計業績多数。受賞に横浜文化賞、稲門建築会特別功労賞、ＪＵＤＩパブリックデザイン賞空間部門大賞（馬車道）、同グッドエイジング賞（唐木田ガーデンロード）他多数。
著書に「都市環境のデザイン」「ショッピングプロムナード」「ショッピングモールの設計計画」「環境、景観デザイン百科（共著）」「都市デザインの理論と実践―高橋志保彦の仕事」「景観法と景観設計（共著）」「都市環境の論理（共訳）」「トイレ学大事典（責任編集）」他

〈ゲストメンバー〉発言順

宮沢　功　：（株）ワイピーデザイン（ヨシモトポールグループ）代表取締役、ＪＵＤＩ会員
栗原　裕　：（有）ユー・プラネット代表取締役、ＪＵＤＩ会員
井上　弘子：（株）コトラボ（コトブキ系列企画会社）
吉村　飛実：（株）コトブキ　都市環境開発室
村松　映一：（株）村松映一建築計画室主宰
田邊智哉子：（株）ワイピーデザイン（ヨシモトポールグループ）

〈インタビュープロジェクト　主催者〉

井口勝文（代表）　山名清郷

③　2016.01.16　インタビュー

歩行者モールが結ぶ，福岡＝博多の心意気

梅本　正紀

■６０年代に独自の道を選択した、福岡市の都市ビジョン。

私は一九五八年に九州大学に入学しまして建築と都市の勉強を始めました。六一年に同級生一六人のチームで福岡の都市計画を具体的に作ったのが、私が本気で都市計画を考えた最初の経験でした。「明日の都市一〇〇万都市福岡の計画」というのを発表しました。昔、土居町にあった丸善で発表した時の会場の写真が残っています（図・１）。

取組み始めたいきさつを話すと皆さんびっくりされると思います。これは１９６０年の福岡市の都市計画の用途地域図です（図・２）。博多湾のブルーの部分が埋め立て地で、工業地帯にする計画です。なぜこんな計画をやっていたかというと、当時全国に展開されていた新産業都市を福岡市も目指していましたから、こういう計画を作っていたのです。百道（ももじ）の部分だけは現在この計画の通りに出来ていますけど、福岡市はその後工業都市を目指すことを止めて、博多湾の埋め立てはしなかったわけです。この通りに出来ていたら福岡市はずいぶん今とは変わったことになっていたはずです[1]。

こういう都市計画が発表されて、学生として非常に疑問を感じました。さらに、当時進んでいた博多駅の移転先の駅前区画整理計画にも疑問を感じていました（図・３）。これは、ほぼ発表されたとおりに今出来上がっております。アーバンデザインを勉強し始めた私たちからすると、この町の中にどういう都市空間を作ろうとしているのか読み取れない、それはやっぱりおかしいのではないかと考えました。もう少し、いわゆるアーバンデザインを考えた計画を作るべきじゃないかというので、みんなで案をつくって発表しました。

■６０年代は建築家が本気で「都市」をテーマにした、貴重な時代。

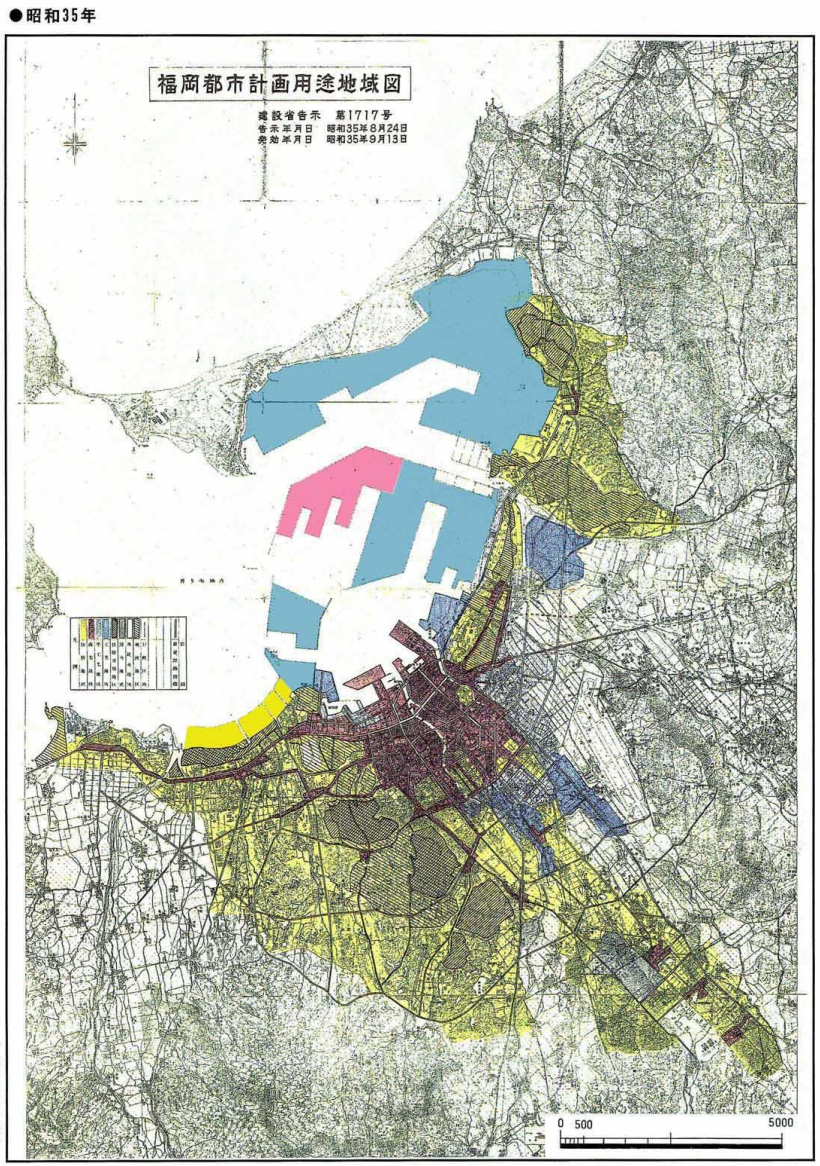
さらにきっかけとなったのは、丹下健三先生が発表された「東京計画一九六〇」です。実際雑誌に載ったのは六一年でしたが、これは一九六〇年に、東京で世界デザイン会議というのがありまして、それに合わせて丹下先生が作られた計画です。海上都市の計画で、私どもからすると、これこそアーバンデザインだというので非常に衝撃を受けた計画案です。

---

[1] 四島司（元福岡シティ銀行頭取、元福岡経済同友会代表幹事）は一九六四年、福岡青年会議所（福岡ＪＣ）でまとめた「福岡に寄せる期待と提言―人間都市をめざして」を阿部源蔵市長あてに提出。当時目標としていた工業都市から目標を、商都・人間都市へ転換するべきだと提言した。九州大学経済学部・都留大治郎教授のアドバイスを得て作成。当時ようやく意識され始めていた工業優先の都市政策、環境問題への反省を先取りした提言であり、福岡市の政策転換に影響を与えた当時の市民活動のひとつとして記憶しておきたい。（参考「四島司聞書 殻を破れ」西日本新聞社刊）　当時、九大建築学科の光吉健次助教授がこの考えを支持すると、大学の製図室で話しておられたのを井口は記憶している。

世界デザイン会議を契機にできたのが、メタボリズムというグループです。浅田孝さんをはじめ、黒川紀章さん、槇文彦さんとかが入っておられました。生物が誕生・成長・衰退という新陳代謝を繰り返すように、同じように都市・建築を、新陳代謝を繰り返すものとして考えていこうという、そういう考え方のグループです。その中で大高正人さんと槇文彦さんが新宿の副都心計画、群造形と言われておりましたが、人工地盤上の都市計画を発表されました。

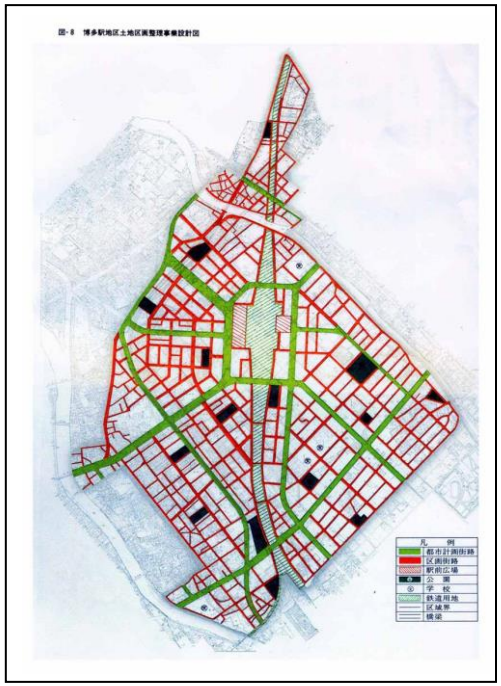
もう一つ、その頃非常に印象に残っておりますプロジェクトが、ビクター・グリュエン、この方はウィーンのモール計画の設計をされた方ですが、そのフォートワース再開発計画案です（図・4）。これは一つのコンパクトシティです。周辺に自動車が走る街路がありまして、中に入ると駐車場です。全部立体駐車場です。そこに車を置いて、中は全部歩行者の空間。車を入れない。どのビルからも最大二〇〇ｍ以内で駐車場に到達できるという計画。そういう計画を見まして、アメリ



（図・2）1960 年の福岡市都市計画用途地域図。博多湾の中を大規模に埋め立てて工場用地にする計画だった。



（図・1）1961 年、同級生 16 人で開いた「明日の都市１００万都市福岡の計画」



（図・3）（新）博多駅前区画整理図

力はずいぶん進んでいて、歩行者を大事にしていることを学生時代に学びました。と言いますのは、私たちの学生時代、昭和三〇年代ですね、東京オリンピックぐらいまでは雨が降ると通勤通学は長靴だったんですよ。砂利道で泥道が多くて、普通の革靴なんか履けない。そういう状態の時でしたから、ずいぶんアメリカは進んでいるなと思ったもんです。

私どもが六一年に発表した案は、要するに人工地盤構想で、その上に街を作るという提案です。フクニチ新聞が大きく取り上げてくれました（図・5）。私どもは光吉健次先生[1]の指導を受けながら計画したのですけど、光吉先生の先輩である浅田孝さん、メタボリズムのトップのメンバーだった方ですが、私どもがスタディしている時に来られて、いろいろ指導を受けました。人工地盤の考え方をいろいろ教えて頂きました。人工地盤の下、地上一階二階が全部駐車場、その上に人工地盤のデッキがあって、その上に街を作る。人工地盤の上は全部歩行者専用であるという計画を作りました。博多湾の工業地帯は、やるべきではない。板付空港の滑走路の延長線上の地域に都市型工業に限定して、配置するべきであるという提案をしました。

一九六二年に私は竹中工務店に入社しました。当時、竹中工務店は槇文彦さんと共同設計で大阪の堂島再開発計画を提案しました。竹中工務店の本社がある四街区をひとつにまとめて、スーパーブロック化して再開発するという提案でした。実現はしませんでしたけど、これは具体的な再開発計画案を作った日本で最初のプロジェクトではないかと思います。

私はその設計チームに参加しましたが、槇さんは、我々のような若いメンバーにも自由に発言を許して頂きました。私自身はほとんど役に立たなかったと思いますけれども、貴重な勉強をさせていただきました（図・6）。模型を作ったりしました。スーパーブロックの人工地盤上に建物を建てて、デッキの上は歩行者専用という計画です。こういうのを作りながら歩行者の大事さ、その空間をどう作るかということを私は学生時代からずっとやってきたわけです。



（図・4）　フォートワース再開発計画

[1] 光吉健次：九州大学建築学科助教授（当時）、建築家。東京大学建築学科・丹下健三研究室を経て、一九五五年九州大学建築学科助教授、後に教授。福岡市都市計画審議会会長などを歴任、福岡市と九州各地の都市計画、建築行政に大きな役割を果たした。光吉研究室の出身者が福岡市の都市計画行政に果たした役割は特に大きい。

■七〇年代、動き出した福岡市の中心市街地。

その後私は九州支店に配属になりまして福岡でも都市開発に取り組もうということになりました。そういう仕事をやろうとしても、取っ掛かりがなかったものですから、福岡市の都心部はどうあるべきかというのをまず社内で自分たちなりに考えて、そこからスタートしようということでつくったのが「一九七一年の都心構造案」です（図・7）。都市構造としては、今の明治通りを中心にした都市軸と大博通りの新都市軸、それから渡辺通りの新都市軸の三本の都市主軸。私たちはT型の都市軸と言っていました。川端商店街から駅前に通じる商業の軸線も注目していました。都心部の核は天神、博多駅、呉服町、渡辺通り一丁目の四つ。それに鐘紡跡地（現在のキャナルシティ）。これも将来核になるだろうと考えていました。

当時、福岡県庁を現地建て替えするか移設するかという話がありましたが、この時、私どもは東公園移設案を提示しました。実はもうひとつ考え方がありまして、博多駅の東側の合同庁舎と関連して博多駅地区に県庁を移したらどうかという案も考えました。最終的には東公園案を提案しました。こういうことをいろいろ考えて、市とか関係のありそうなところに提案していました。

（図・5）1961 年「明日の都市 100 万都市福岡の計画」展は本気で都市計画を考えた最初のプロジェクトだった。


学生が描くあすの都市

都心に人工地盤採用

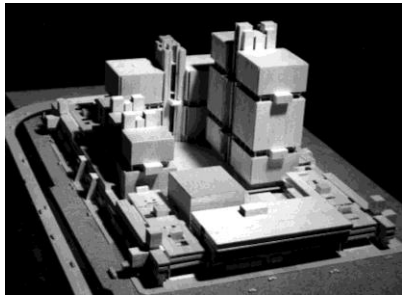
急増する自動車に対策

郊外には新形式の住宅地

街路は歩行専用に

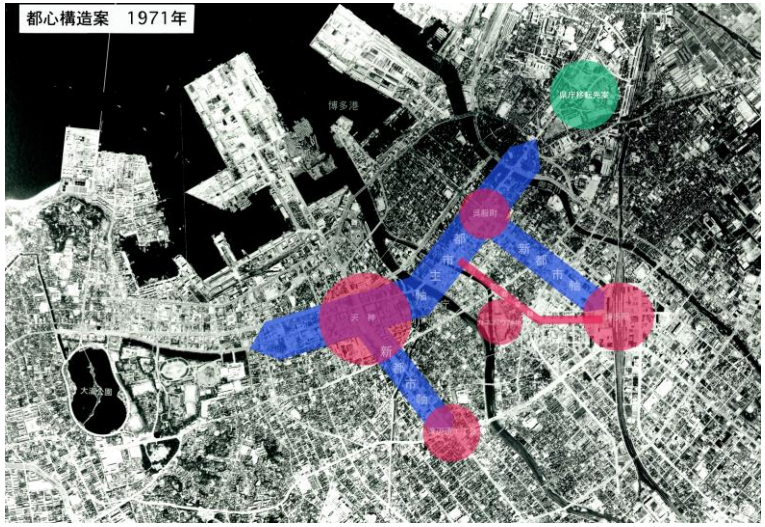
九大都市計画グループ





（図・6）1962 年、槇さん（中央）と一緒に作業をしている若かりし頃の私。右端は当時アルバイトで来ておられた香山壽夫さん（現東京大学名誉教授）。スーパーブロックの人工地盤上に建物を建てて、デッキの上は歩行者専用という計画。右はその模型。

私は七一年に、環境開発研究所に移り、都市開発に専念することになりました。
そうするうちに、下川端商店街に再開発の提案をしたこともありまして、福岡市から川端地区市街地再開発事業基本計画の作成を依頼されました。この時は北東の街区を入れてL型の地区が対象でした。そこに屋内型のショッピングモールを通す提案でした。この時同時に、博多川沿いに遊歩道を作ろうという提案もしています。
低層部は人工地盤みたいなもので繋がっていて、一・二階がショッピングゾーン、その上にデッキがあって、その上に都市型住宅が載るという、そういう提案です。この時も私は、歩行者空間をどう作りこむかということを強く意識していたということです（図-8）。
提案では川沿いに遊歩道がありますが、この当時は、博多川はメタンガスがぶくぶく湧くような汚れた川でした。私は当時から、自然は壊すべきじゃないという考えでしたから、博多川を浄化しましょうと川端の方に提案しました。汚い川ですから反対が出るだろうと思ったら、意外にも川端商店街の方は子供の頃、この博多川で泳いでいたというようなこともあって、賛成してくれました。現在は水も綺麗になって川の中にプロムナードが出来ているような状況で、私が想定していたより、もっと開けた形で実現しています。ここまでは私が福岡市の歩行者空間整備の実務に関わる以前の話です。



(図・7)1971 年、 社内で勉強のために作った福岡市の「1971 年の都心構造案」。都心部の核は天神、博多駅、呉服町、渡辺通り一丁目の４つ。それに鐘紡跡地。これも将来核になるだろうと考えていた。



(図・8)1973 年、市の委託を受けて作成した上川端・下川端全体の再開発基本計画。

■博多商人の町に、後から合体した福岡・武士の町。

本論に入る前に博多と福岡の歴史的な成り立ちを簡単に説明しておきます。
一六〇一年黒田如水が現在の舞鶴公園の場所に福岡城を築いてから、那珂川の東側が博多、西側が福岡と呼ばれ、博多は商人町、福岡が武家町として栄えてきました。かっては職人町と寺社町が博多、福岡の両地区にあるという都市構造になっていました。博多は古代以来大陸との交易の地として栄えていましたが、現在の博多には太閤秀吉の太閤割がほぼそのまま残っており、山笠

はその町割に基づいて現在まで引き継がれています。武士の町であった福岡は明治以降にかなり変貌しましたが、それでも古い福岡の痕跡が随所に色濃く残っています。

一九六〇年ぐらいまでは川端商店街を中心にした博多部が商業中心で、博多駅（旧博多駅）に近く、呉服町に大丸デパート、中洲に玉屋デパートがあり、千代町も筑豊への結節点として殷賑を極めていました。博多駅は一八八九年（明治二二年）に九州鉄道の駅として祇園町に開業しました。従って、明治から昭和三〇年代までの福岡市の商業の中心地は博多部でした。

天神には県庁と市役所があり、行政の中心地でした。一九三六年（昭和十一年）に岩田屋デパートが開業しましたが、その脇の新天町商店街は戦後の焼け跡に新しく出来た商店街です。岩田屋は阪急の創始者小林一三のアドバイスを受けて、西鉄大牟田線のターミナルである天神に出店しましたが、当時の天神は商業の中心地とは言えませんでした。しかし、その後の天神地区の発展を見ると、先見の明があったと言えます。

現在の福岡市の都心部の核となる地区は、天神地区と博多駅地区ですが、両地区とも商業施設、アミューズメント施設、業務施設、行政施設が複合的に集積しています。さらに西鉄大牟田線とＪＲ九州のそれぞれ拠点駅であることが共通しています。このように見てくると、福岡市の中心市街地、言い換えれば、繁華街は２つの交通結節点に集積しており、自然に都市機能が集まり、人が集まってくる場所に成立していると言えます。この二つの繁華街をどう結び付けるか、福岡と博多をどう結び合わせるかが、常に、福岡市の中心市街地の重要な課題です。

福岡市でも住宅開発による新市街地が郊外に大きく拡がっていますが、そこに中心市街地が形成されている例はありません。福岡市の場合中心市街地は都心部に集中的に形成されており、副都心と言われている香椎、西新、大橋もそれほど大きな機能集積はなく、道路、都市高速道路、地下鉄等の交通網が整備される以前の方がむしろ賑わっていました。福岡市では中心市街地の一極集中が進んでいると言えます。

郊外の大型ショッピングセンターはある時点では集客力が強いですが、地方都市では永続しているケースは少ないように思います。人為的に作り上げた施設の限界があるのではないでしょうか。長い目で見れば、郊外型大型店の集客は一時的な現象とも言えますが、それによって旧来の商店街・中心市街地が破壊された都市は多く、多くの問題を残していると思います。福岡市の中心市街地の一極集中がその傾向を加速しているとも言える、複雑な問題です。

■１９７１年、福岡市は中心市街地の歩行者空間整備をスタートした。

一九六六年の福岡市の総合計画、この段階までは公園緑化計画のなかに道路の緑化ということは全く出ておりません。一九七一年になりますと、「道路環境」、「都心部再開発」の中に「安全で楽しいところ」、「プロムナード」、「オープンスペース」などのキーワードが出て参りまして、「機能的で美観に満ちた、人間性豊かな都心づくりを推進する」ということが記述されました。ですから一九七一年がスタートランで、福岡市は歩行者空間の整備に入って行ったと言ってよいと思います。

それでは、一九七一年にこういうマスタープランが出たのは全国的に見て早かったかどうかということですが、一九六六年に旭川市で、日本で初めての歩行者天国が実施されました。一九七〇年にこれも有名ですけど、東京・銀座で歩行者天国が実施されました。一九七一年に、鳴海先生たちの設計による旭川市の買物公園が出来ております。一九七一年を挟む前後で全国的にそうい

う動きが出ていますので、福岡市は決して遅れたわけでもないし、早かったわけでもない。ちょうど同じようなペースで、歩行者空間に関心が向かったということです。一九六〇年代の後半ぐらいから、全国の先進的な都市で歩行者空間整備に関心が高まったのではないかと思います。

■一九七六年、福岡市初の歩行者モール、「天神南北軸モール」が完成した。

渡辺通りの南北軸モール（図・9）が出来たのは一九七六年ですが、このモールができる経緯を紹介します。

一九七四年にＳＦモール研究会が「天神地区モール計画」を提案しました。一九七三年ぐらいだったと思いますが、地元の建築家、デザイナー、それから造園プランナー、九州芸工大の先生などが集まって「九州デザイン・コミッティ」を設立しました。福岡ビルの二階三階に、岩田屋デパートさんがやっていたニックというインテリア家具ショップがあったのですが、そこが後援して設立されました。デザイン・コミッティの中のＳＦモール研究会、ＳＦというのはストリート・ファニチャー研究会ということですが、そこがモールの計画案を作りました。その契機になったのは、一九七二年の七月に天神地下街が着工して、それに合わせて天神の渡辺通りが整備されることでした。ＳＦ研究会が天神の南北モールと、東西モールを提案しました。これがおそらく福岡におけるモール計画の第一号です。ＳＦ研究会は評価して、記憶すべきであると私は思っています。





（図・9）天神南北軸モール。

私の上司の水本茂樹さんがこの九州デザイン・コミッティのメンバーで、ＳＦ研究会でこのモール設計の中心の一人になってまとめておりましたので、私は、作業はしませんでしたが、その経緯を見ていました。

南北軸モールの渡辺通りは全長約五八〇ｍ、幅員が五〇ｍです。中央分離帯を含めて三五ｍが車

道、両側に七・五ｍの歩道という構成になっています。

モールは低木の植栽帯で歩道と車道を分離しています。それも縁石が立ち上がって植栽帯を囲む形で、徹底して分離する設計になっています。さらに歩行者ゾーン、装置ゾーンと、のちに私は言いましたけど、歩道部分に植栽帯を設けて、歩くだけのスペースとバス停やごみ箱、公衆電話などを配置するスペースとに分けています。バス停の周辺も歩車分離を徹底するために低木の植栽帯を作っています。高木は福岡が照葉樹林帯にあるということで、クロガネモチとかホルトノキとか全部常緑樹で構成しています。その支柱はこの時は丸太で組んだものを使っています。ごみ箱などのストリート・ファニチャーは独自のデザインはしてなくて、既製品でデザインの良いもの選んで設置するやりかたでした（図‐１０）。

その時に、西鉄バスのバスシェルターは、私ども環境開発研究所がデザインしました（図‐１１）。最近はさらにしゃれたデザインのものに代わっていますけど、当時としてはバス専用のシェルターを特注で作ったというので評判になったものです。バスの案内のデザインはＳＦ研究会で行いました。

天神の南北軸モールで私が感じましたのは、樹木が常緑樹で構成されていてちょっと重い感じがすることと、高木の丸太の支柱が目障りに感じたこと。それから歩車分離が徹底しすぎて、しかも縁石が高く立ち上がっているので、せっかく歩道を広げているのに歩いていて窮屈な印象を与えるなという感想を持っていました。



（図・10）　天神南北軸モール、大丸デパート前。



（図・11）　天神南北軸モールのために設計して特注したバスシェルター。

■歩行者空間のマスタープラン作成。そして天神東西軸Ｔモールへ。

一九七六年に福岡市のマスタープランが出ました。その中で市は「都心部の緑のプロムナード構想」を打ち出しています。一九七一年の構想を引き継いで、住吉通りに軸線が一本入ったくらい

で基本的にはその前と同じものです。一九七八年に、「歩行者自転車対策調査」を市から受託しました。タイトルだけ見るとモールと関係なさそうに見えますが、副題が「東西軸モール計画を中心にして」ということで、むしろメインはサブタイトルのところです。もちろん歩行者自転車の交通調査も行いました。都心部全体の「歩行者ネットワーク」の検討も行い、歩行者空間の整備を面的に行うことも視野にありました（図‐１２）。

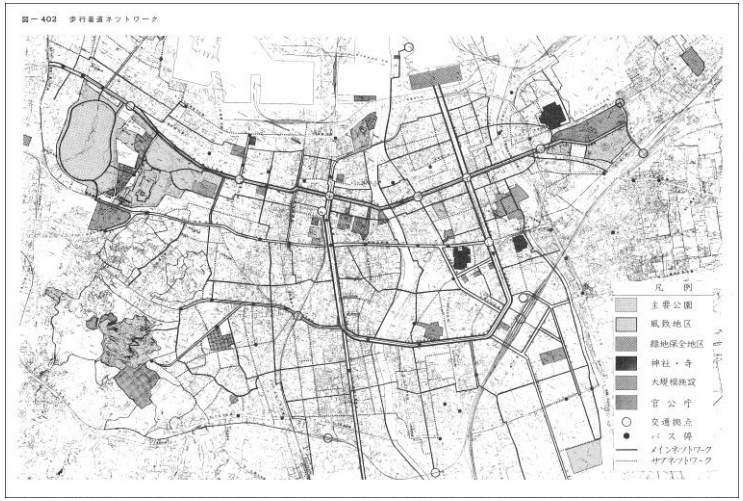
その時にまとめたものの一部を紹介しますと、都心部から周辺部を含めた全域の歩道等を調査しまして、それでどんなネットワークが形成されるのか、全体的にはこういうものを考えるべきじゃないかという案を作ったのです。その中に新しく入れたものとしては、現在出来ております福博プロムナード、こういう新しい計画もこの時に入れ込んであります。

なかでも東西軸をメインに検討しました。千代町から荒戸駅、大濠公園の入口まで、これがちょうど四キロです。幅員が二五ｍ。この四キロの区間を、平和台ゾーン、大名ゾーン、天神ゾーンなど六つのゾーンに分けて、地域特性を考えながら、それぞれの地域の案を作っていきました。

萬町の角の交差点から呉服町ぐらいまでは歩道幅員が両側合わせて十六ｍ、ここは歩道を広く取っています。そこから離れていくにしたがって十四ｍ、十二ｍと歩道が狭くなって車道が広がるという形にしています。中心市街地の歩道を充実させようというのがテーマです。

その中で最初に手掛けたのが平和台ゾーンの中の荒戸ゾーンです。市から委託を受けてまとめました。福岡で初めて、東西軸の中でモールらしいものを作った最初の事業です（図‐１３）。後の天神東西軸Ｔモールに共通するところが多いので、詳しい説明はそこでしますが、出来るだけシンプルにデザインをしようということで、井口さんのインタビューの要点にあります「引き算のデザイン」、余分なことは控えようという、そういう趣旨でデザインしています。

床のタイルは特注タイルを使ったりしたものですから、後の維持管理を考えると規制品にすべき



（図・12）　1978 年、市の委託で作成した「歩行者ネットワーク」の検討。



（図 - 13）1980 年に完成した東西軸モール、荒戸ゾーン。

だったと、実は後で反省しました。四角い石の車止めも作りました。これは天神では円くしました。

低木の植栽帯ですが、天神南北軸の縁石が高く立ち上がった状況とは違って、ここでは非常に低い形で抑えています。

天神南北軸では常緑樹ばかりでちょっと重い感じがしましたので、ここでは高木はケヤキを中心にした街路樹構成にしました。この時樹木の支柱をデザインしたのですが、少し直径が小さすぎたものですから、天神東西軸Ｔモールでは少し設計変更をしました。

道路法、道路交通法の決まりでベンチが置けないので、植栽帯のまわりにベンチみたいなものを設置するというようなこともしています。

街灯もオリジナルデザインで設計したのですが、維持管理を考えると既製品を使うべきだったかなと反省しました。

明治通りと昭和通りの交点にあります中之島の部分で広がりを作りました。将来シンボルになるような彫刻を置いたらいいなということでこういうスペースを作っておいたのですが、現在、彫刻が置かれています。

■いよいよ都心部のモール、天神東西軸Ｔモールへ。

天神の東西軸Ｔモールは一九八一年に完成しました（図‐１４）。天神東西軸Ｔモールは自動車交通を抑制して歩いて楽しい街、そして豊かで美しいゆとりある都市空間を目的に都心部の活性化に寄与することを目指しました。当初からトランジットモールとして道路事業で整備されましたので、祭やイベント時に歩車道を歩行者専用化することは想定していましたが、全面的な歩行者専用道路化は考えていませんでした。

このモールは、西鉄の路面電車が廃止されて地下鉄工事が始まったことに合わせて計画されました。地下鉄工事着手前に市内電車が撤去され、街路復旧工事時には、共同溝が整備されて電柱等が撤去されました。

市電の敷設部分は車道の拡幅ではなく、歩道の拡幅に割り当てられ、歩行者空間、都市景観の整備のために歩道の緑化を推進しました。当初、市電の廃止部分を車道にすべきだという意見がありました。新聞等でこのモール計画が発表された時に批判的な声がありまして、西鉄さんなどはバスの運行に支障が出るというようなことで批判されましたが、福岡市は歩道を確保するんだということで押し切りました。

当時の市には都心への自動車交通を極力抑えて、地下鉄とかバスの公共交通機関を優先して、歩行者空間の整備をしたいという強い意志がありました。自動車交通の抑制による交通渋滞の解消、当時大きな問題になっていた排ガス公害の抑制も目的の一つでした。

目的は安全で、快適な、歩いて楽しいまちづくりを行い、都心内の諸施設をつなぐ歩行者のネットワークの形成を目指すことでした。その結果として、今や商業振興や観光客誘致の経済効果が生じているし、緑が豊かな都市空間を作り出し、景観整備に貢献しています。

マスタープランから歩行者自転車調査、そしてその計画を推進しましたのは、街路事業そのものは街路課が担当したのですが、当時福岡市の都市計画部長をされておりました志岐真一さん、都市計画課長をされました山下善也さん、それから係長の中村耕二さん、この方々が非常に燃えておられました。福岡市に本格的な歩行者空間を作るんだという情熱に燃えておられました。

横浜市に当時、縦割り組織を横につなぐ企画調整局という、有名な市の部局ができておりましたが、福岡市の都市計画課は、それに負けないという気持ちで取り組まれていたように感じておりました。



（図・14）天神の東西軸Ｔモールは 1981 年に完成した。

■歩道と車道が一体になる空間を目指す。

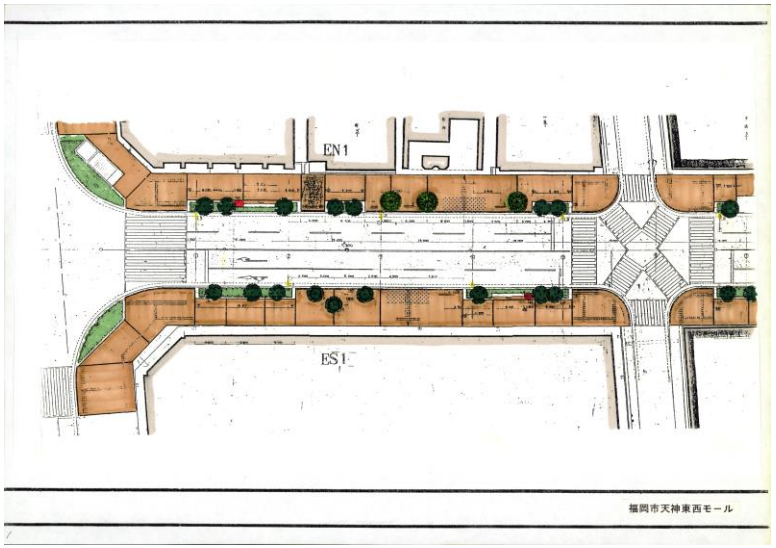
モールの歩道の中は装置ゾーンと歩行ゾーンに分けております。バス停のところですが、バスベイを取っていません。バスベイを取って通過する自動車をスムースに流すようにした方がいいのではないかという意見もありましたが、一番人が集まるバス停の歩道を狭くするのは、歩行者からすると好ましくないということで、市がバスベイを作らないという方針を徹底しました。

舗装ですが、濃淡の茶褐色のタイルでデザインしました。白いものが点々とありますが、これは自転車走行ゾーンを示しております。なんだかおまじないみたいに見えますけれども。（図・１５）色彩的には、舗装タイルとコールテン鋼プレパリン処理の茶褐色と、車止め石・植栽帯縁石・ベンチの白御影石、歩道縁石のコンクリートの白の二色とし、その他は郵便ポストと公衆電話ボックス（既製品）の赤があるのみです。

安全柵は出来るだけ簡単なものにしました(図・１６)。歩道と車道の境界のところには高木があるだけで安全柵はありません。南北軸もそうでしたが、日本の歩車道は完全分離型が多いんです。井口さんと同じで、私はむしろオープンにすべきではないかと思っています。ここの明治通りはどんたく、山笠、それからホークスの優勝パレードとか、そういうお祭りの場所になりますので、毎日大賑わいというわけじゃないですけど、ここは歩車道一体の感じを強めるべきだと考えました。したがって低木の植栽帯ゾーンも減らしまして、歩車道を分離しないオープンのところを思い切って多くしました。

どんたくの時に街に出ますと、歩車道一体を目指した、その結果が現れていて設計者冥利に尽きる、あぁやってよかったなと思います。ご存知のようにここで総踊りもやっていますので、歩車道の分離をあまり厳格にやらないようにしたというのは、こういうときには本当によかったなと思います（図 - 17）。

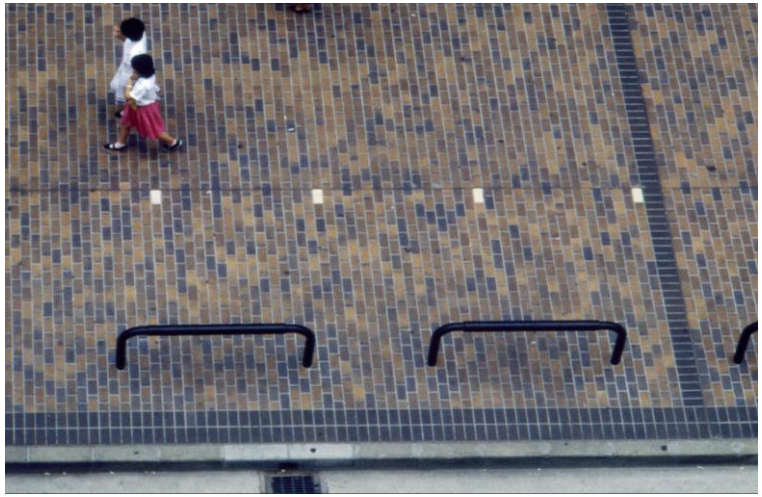
安全柵ですが、かなり間が空いていますから出ようと思えば出られます。これだけオープンにし







（図 - 15）天神東西軸モールでは一番人が集まるバス停の歩道を狭くするのは、歩行者からすると好ましくないということで、市がバスベイを作らないという歩行者優先の方針を徹底した。



（図 - 16）安全柵はこれだけオープンにしてもそれによる交通事故が起こったという話は聞いていない。



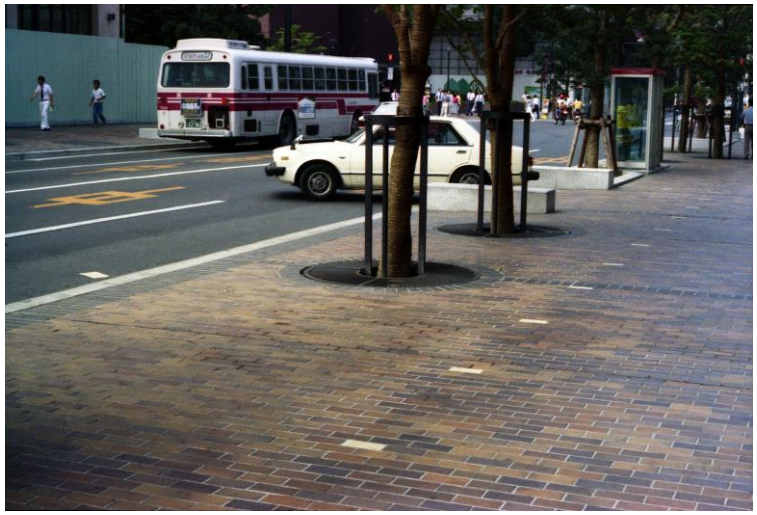
（図 - 17）明治通りはどんたく、山笠、ホークスの優勝パレード、そういうお祭りの場所になる。だから歩車道を出来るだけ分離しないようにしている。

てもそれによる交通事故が起こったという話は聞いておりません。厳密な歩車道分離はやらなくても日本人は大丈夫じゃないかなと思ってます。民間の駐車場に入るためのゾーンに車止め石を入れておりますが、その周りもオープンです（図 - １８）。

このように、天神東西軸Ｔモールでは歩車道の区分を出来るだけ弱くして、非常にオープンな歩行者空間を作りました。

福岡ビルと西ビルのところの交差点は、福岡で一番最初のスクランブル交差点ではないかと思います。スクランブルですからカーブした歩車道の縁石は切り下げて、段差をなくしています。そうしますと自動車がカーブを切る時に歩道に乗り上げるのではないかという心配があります。普通だったらここにいっぱい柱を立てたりするのですけど、それをこの一本の円い白御影石の車止めで防ごうということにしました（図 - １９）。一度車がぶつかった場面を見たことがありますが、今もそのまま立っております。

余談になりますけど、この当時週刊誌でトマソンという街なかにあって、存在感はあるけど意味がないものを探して、例えば建物の外壁に階段があるけどその階段を上がっても入口がないとか、そういう街なかに在って役に立たない不思議なものを探して、毎週週刊誌が載せている時期がありました。これがそのトマソンだというので取りあげられていました。トマソンというのはその当時読売ジャイアンツにいた外人選手で、体が大きくて存在感はあるけどあんまり活躍しなかったということで、そういうものにトマソンという名前が付いたと聞いております。そういう週刊誌に取り上げられたことはありましたけど、実際は車止め石です。



（図 - 18）駐車場の出入り口も簡単な車止め石を入れただけで、出来るだけ歩車道を区分せずオープンな空間にしている。



（図 - 19）トマソンの名がついたスクランブル交差点の 1 本の円い御影石の車止め。

■街なかでちょっと腰を休める、そんな場所をつくる。

植栽帯の縁石は出来るだけ低くして歩道を広く感じるようにしています。その中で一部、大きな白御影石を据えてそれはベンチも兼ねるようにしたところが在ります。実際に座って頂くのを見ると非常にうれしかったですね（図 - ２０）。

安全柵といえば安全柵ですが、道路沿いに在って人にやさしい、寄りかかってもいいようにという柵をつくりました。コールテン鋼のパイプに合成樹脂の既製品のパイプを巻きつけただけですけど、時々寄りかかって休んでいる人を見かけます（図 - ２１）。どちらも、道路にベンチを置くことが許されないので工夫した、休憩所です。



（図・20） 植栽帯の縁石は出来るだけ低くして歩道を広く感じるようにしている一部、大きな白御影石を据えてそれはベンチも兼ねるようにした。



（図・21） 安全柵は休憩施設を兼ねるよう考えている。この当時ベンチなどを路上に置くことは許されなかった。

■街路樹は落葉樹と常緑樹の混植にした。

天神南北軸の街路樹は常緑樹だけだったために、非常に重い感じがありました。東西軸の幅員は二五ｍと狭く、常緑樹だけでは一層重くなりますので、南北軸との連続性も考えて、常緑樹（クロガネモチ、ホルトノキ）と落葉樹（ケヤキ）の混植にしました。さらに、季節感を演出するために、シンボルツリーとして、コブシなどの花の咲く木を数本植えております。

現在の天神南北軸は、ケヤキなどの落葉樹が混ざり、印象が変わっております。

■街路樹の支柱も進化した。

街路樹の支柱をコールテン鋼で作りました。解体式になっておりまして、樹木が根付いたらこれを外そうということです。南北軸モールでは丸太の大きな支柱で、それまでやっていましたけど、このデザインを入れてからはすっきりしました。現在、天神東西軸Ｔモールでは支柱のない樹木がたくさんあります。ここに在った支柱は転用されていると思います。

■当時のストリート・ファニチャーの目玉、ごみ箱・灰皿は設置しなかった。

最初の南北軸モールでは頑張ってデザインしていますが、ここではゴミ箱・灰皿は設置しないことにしました。設置することによって道路が汚くなるのではないかと考えての決断でした。しばらくはバス停付近等にたばこの吸い殻の散乱が見られましたが、次第に吸い殻を捨てる人は減少しました。結果的には成功したと思います。

■モールの街路灯は、デザインを共通にする。

街路灯はいろいろ考えた結果、南北軸で使っていたのと同じものを最終的には使いました。南北軸と同じにしてくれという市の意向でそうなりました。当初、我々が考えたデザインは、後に市役所周辺モールで使いました。

■今やっている仕事も歴史の一部である。

この天神東西軸Ｔモールは昭和六二年（一九八七年）に日本の道百選に選ばれました。この天神東西軸Ｔモールと、この東側の中州モール。これを合わせて受賞しました。中州モールはご存知のようにだいたい天神東西軸Ｔモールのデザイン要素をそのまま延長した形で出来ています。これは私の方で設計してはおりません。

気が付いてない方が多いと思いますが、大同生命の前に日本の道百選に選ばれた記念碑が据えてあります（図－２２）。

ここで私が申し上げたいのは、こういう日本の道百選に選ばれながら、そのことがないがしろにされているように思われるということです。この東西軸は今まで何度か舗装をやりかえています。二回目、三回目あたりは私どもが設計したものよりデザインが明らかに後退しているなぁと、非常に残念な思いをしました。日本の道百選という碑が建っているだけに、これでいいのかなぁと、設計者としてそういう思いをしておりました。

アクロスの前の現在の街灯です。支柱の先に付けられた照明器具のほうです、これが既製品に変わっております。これは予算がないから、こういうことにしたのだろうと思いますけれども、私どもデザイナーからすると支柱を残してここだけなぜ変えたか非常に疑問に思います。バランス

が悪い。もうひとつ言いたいのは、この街灯はコールテン鋼のプレパレン処理をしています。コールテン鋼というのは酸化被膜が出来て塗装が将来いらないということで採用しました。それでこの支柱はいまだに塗り替えをしておりませんし、年を経た美しさが在ります。一方、市役所周辺の、形は同じですがペンキを塗ったものは無残になっております。デザインの継続を慎重にしてほしい。器具は絶対に変えるなという意味じゃなくて、変えてもいいのですけど、前よりデザインが悪くなるようなやり方は、予算の問題があったとしても避けてほしいなと思います。日本の道百選が泣くと思います。



（図・22）1987 年に、天神東西軸Ｔモールと中州モールは日本の道 100 選に選ばれた。

都市というのは歴史の積み重ねですから、特にこういう日本の道百選に選ばれたというひとつの出来事は、やっぱり継承して頂きたい。今日は若い人が多いから言いますけど、天神モールでということでなくて、今ある福岡市のいろいろな建物等のいいものは継続する、またやり変えなきゃいかん時期は、メタボリズムじゃありませんけど、まいりますので、その時はその精神を引き継いでやってもらいたい。そう思っております。

■自転車利用は認識を改めて、規制をもっと厳しくしなければならない。

駐輪場は、私は非常に問題があると思っています。井口さんの設問の中に自転車に対してもうちょっと融和・緩和してもいいのではないかという話がありますけど、私は逆の厳しい考え方をしています。

天神モール等においても、現在は歩行者空間であるべきスペースを駐輪場に割いています（図-23）。歩道上の駐輪場は景観上望ましくないだけでなく、多量の自転車が流入することによる危

険性も生じており、現に天神の渡辺通りでは「押しチャリ」、つまり押し歩きしか出来ない規制が行われています。自転車による死亡事故も多発しており、自転車に関する規制を厳しくしなければならない時期になってきているように思います。

自転車利用者が法規を守らないのが目に余る状況です。まず、自転車交通の法規適用を徹底し、事故の減少を計るべきです。そのためには、自転車と歩行者の関係だけでなく、自転車専用レーンの設置等自転車と自動車の関係も改善すべきです。自転車に関する認識をもう一度見直して改める必要があります。自転車の特性は、パーソナルに短・中距離を排ガスの公害もなく、ドア・ツウ・ドアに移動できることです。駐輪スペースも小さく、都市交通の手段としてはメリットもありますが、今やデメリットも、顕在化しています。このあたりで、自転車利用に関する考え方をモラルの問題も含めて改める時期にきていると思います。

自転車利用者も、自動車と同様に、都心部ではドア・ツウ・ドアではなく、駐輪場から目的地まで歩行することを許容すべきだと思います。





（図・23）都心部の歩行者空間における自転車に関する認識をもう一度見直して、改める必要がある。

■博多駅前モール、天神南北軸モールは官民が協力してつくった。

博多駅前モールは一九八七年に完成しました（図‐２４）。

駅正面の大博通りは歩道幅員が一〇ｍと広いですから、そのままでは物足りない空間になりそうだったので、歩行者ゾーンの真ん中に高木の街路樹を入れました。そして赤御影と黒御影の石張りです。

裏話をしますけど、資料には一九八五年に沿道企業三社、福岡シティ銀行、朝日ビル、センタービルが「博多駅前モール計画」を福岡市に自主提案したと書いてありますが、この案を作ったのは私どもです。事前に福岡市から、博多駅前通りを整備することになったけれども、市の予算ではインターロッキングブロックしか敷けない。駅前に相応しい立派な道路を作りたいので沿道企業に協力するよう働きかけてくれませんかという話が、私にありました。私はそれぞれの企業に

お付き合いがありましたので引き受けました。分りやすく言えば沿道企業三社にお金を出してくださいということですが、市からそう言いだすのは都合が悪い。企業側から、上等の舗装にしましょうという自主提案があって、市はそれに対処するというストーリーが欲しかったのです。そういう次第で赤御影と黒御影の舗装が三社の提供で実現しました(図・25)。

この方式がここで成功したので、二匹目、三匹目のどじょうというわけじゃないですが、天神南北軸モールがこの二・三年後に作り変えられましたが、その時に沿道企業の寄贈を得て、今皆さんが見られる通りの赤御影と黒御影の舗装に変えました。渡辺通り一丁目近くの九州電力の前のあたりも同じような石張りになっています。九州電力に配慮してあそこは石を張っているのではないかと思っている人がいるかもしれませんが、あれは九電さんの寄贈で出来ているはずです。福岡市は民間の力を借りるのが非常に上手というか、私どももそれにうまく載せられて動いたということです。



(図・24) 1987 年に完成した博多駅前モール。



(図・25)　３社の提供で実現したブラジル産御影石の舗装。

■まち並みの連続性で選んだ、赤御影石舗装。

なぜ茶色の御影石を選んだかといいますと、私は都市景観には町並みの継続性とか歴史性というのが重要だと考えておりまして、ここ、駅前では、シティ銀行は磯崎新さんの設計で外壁は赤茶色のインド砂岩、二階部分は茶色のコルテン鋼を使っています。その隣の朝日ビル、センタービルも茶系の外装ですので、それに合う色ということでこの御影石を選びました。この当時、正確には分りませんが、赤御影石を敷いた歩道は全国でも他に無かったと思います。その後天神南北軸モールが同じようにやりましたし、福岡の個性をつくったという意味でもこれは良かったのではないかと思います。

この御影石は、福岡シティ銀行に関係がある福岡地所がブラジルから安く手に入るということで輸入してもらったのですが、そのために加工までブラジルでやってもらいました。三〇センチ×六〇センチの製品にして輸入しました。そのため、歩道のカーブの部分も三〇センチ六〇センチのブロックを斜めに貼ることによって切断の作業を最小にするよう設計しました。案内板、縁石、街路灯の支柱、これらは天神モールと共通の仕様にしています。

現在、街路樹のケヤキは立派に育ちまして紅葉の時期は美しいのですが、問題はここの駐輪場ですね。せっかくゆとりある空間を作ったつもりですけど、大きく道を塞ぐような状況になって非常に問題だと思っております。

■市役所周辺モールでぶつかった、土木設計と建築設計の違い。

その後一九九二年にやりましたのが、市役所周辺モール（図-２６）。菊竹清訓さん設計の市役所の外装が白いタイル張りですので、舗装のタイルをそれに合わせて白とグレーの組み合わせによる舗装にしました。

多少遊び心ですけどこういう青海波模様を入れた石を、あまり嫌味にならない程度に入れました。日本的というのを特に強調したかったわけじゃありませんけど、こういうこともやってみました。排水口のグレーチングにも同じ模様を使っています。もうひとつここで新しくやったのは車止めの支柱です。アルミのダイキャストでデザインしました。

ここの街路灯は、天神東西軸Ｔモールで実現できなかったデザインを使用しました。ちょっと細かい話ですけど、設計では街灯の支柱を天神東西軸Ｔモールと同じ、年と共に味わいの出るコールテン鋼のプレパレン処理にしていたのですが、実施段階でペンキ塗装に変えられてしまって、今見るとかなり劣化して貧相になっています。

我々建築の立場からしますと、土木の工事監理の方法が建築と全く違います。図面を書いてその通りに出来るかというと、そうではないことがあります。建築では設計者が工事監理に加わりますが、土木の場合、施工を管理するのがこの場合中央区役所の土木の担当部署で、そこが全部やりますので、私ども設計者は口出しが出来ないのです。予算の都合などで勝手に変えられてしまうことがあります。

たとえば現在の街灯ですが、街灯の照明器具部分が既製品に変えられています。東西軸の支柱は一本のパイプですがここの支柱はパイプ二本で構成していますから、よりアンバランスです。こういう改悪が安易に行われると非常に残念です。

■都心構想マスタープランで示した、福岡・博多の中心市街地の在り方。

一九八八年に福岡市は「都心構想」をまとめました。市の中に都心構想委員会がつくられて、光吉健次先生が委員長で、私達（環境開発研究所）がコンサルタントとして参加しました。一九八六年から二年間かけて検討しました。

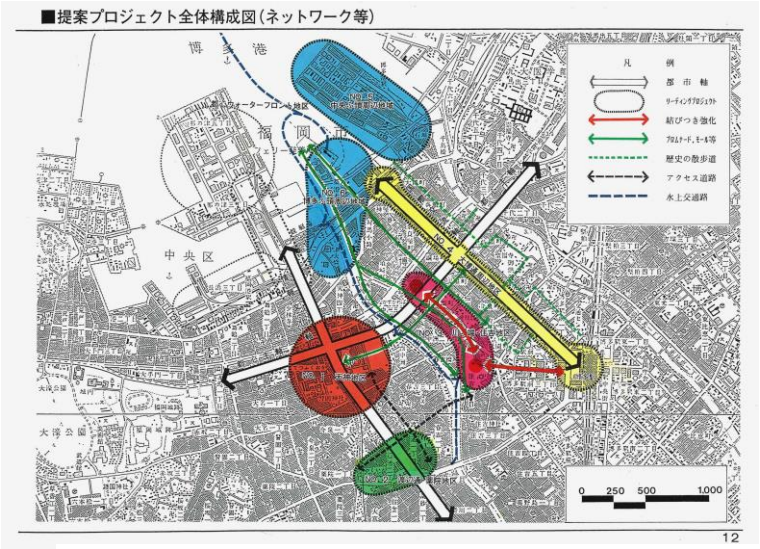
その方針を図式化したものがマスタープランにのっています（図-27）。都心の主軸と大博通り、渡辺通り。こういう軸線をベースにして六つのリーディングプロジェクトを想定しています。その中で、天神地区のプロジェクト概念図（図-28）では、福博プロムナードの提案、それから井桁構造の天神地区の歩行者幹線、その交点に四つのアクティビティコア（広場を想定したような施設）を設けようという提案をしています。天神地区の面的な歩行者動線の整備を提案したものです。



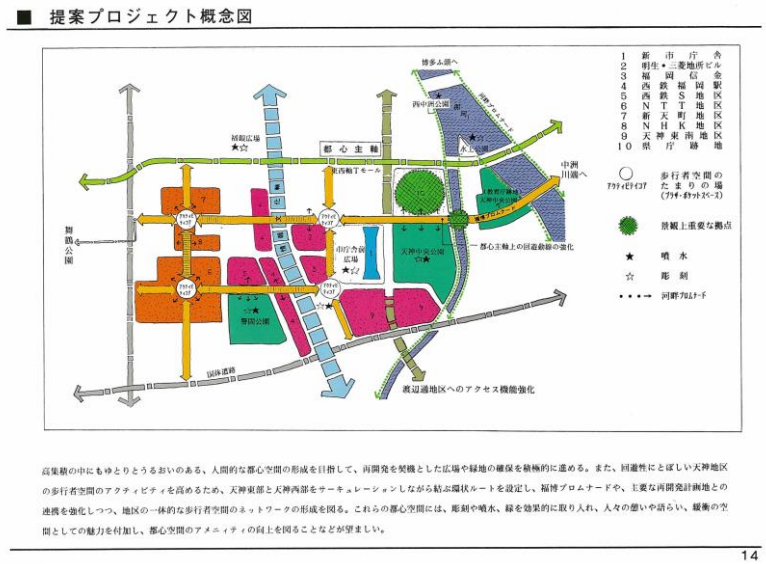




（図・26）　市役所前モール。



（図・27）　1986 年「福岡市都心構想」6 つのプロジェクト。



（図・28）　1986 年、天神地区のプロジェクト概念図。

■福博プロムナードが先導した、福岡と博多が一体になる中心市街地。

話は遡りますけれども、福博プロムナードが一九九〇年に出来るのですが、その前一九七九年に、

コアビルからベスト電器まで、この区間の地権者の皆さんが集まりまして、「天神第一ブロック発展協議会」という組織が結成されました。町づくりを推進するための協議会です。

その時に「コンサルタントフィーを払う余裕は全くないのでお金は払えんけどひと肌脱いでくれんね？」と役員さんが一〇人ほど私の事務所に押し掛けて来られました。引き受けざるを得なくて無給でずっと長年付き合うことになりました。この方々は非常に誠実に動かれまして、県会議員・市会議員さんを巻き込みながら活動しました。陳情等いろいろやりました。福博プロムナードが出来そうになった時にまとめたイラストが残っています（図-２９）。この絵は私が描いたものではありませんけど、天神第一ブロックが出した９つの提案が画かれています。福博プロムナードを軸にして、天神中央公園、地下駐車場、それから今アクロスですが、県庁跡地のビルの在り方、ビル間の地下接続のあり方とか、天神ファイブと言っていましたが、イムズビル、これのあり方とか、こういうものを具体的に提案しました。この天神第一ブロック発展協議会の活動は高く評価すべきだと私は思っております。

一九九〇年七月に福博プロムナードで福岡と博多がつながりました。「福博出会い橋」でオープンの日に奥田知事と桑原市長が大将になって、博多と福岡の綱引き大会を大々的にやりました（図-３０）。

もうひとつ言っておきたいのは、イムズビルが四ｍセットバックして歩行者動線を確保してくれたことです。ところがこの脇に愛眼ビルがありまして、愛眼ビルはご存知のように昔は真っ黄色のビルで、非常に都市景観的に悪名高いビルでした。ちょうど建て替え計画をやっておりまして、そのままいきますと敷地いっぱい建てられて、折角の四ｍの歩行者動線がここでふさがれてしまいます。福博プロムナードが折角ここまで出来たのに、ここでふさがれたら渡辺通りとうまくつながらない。ということで愛眼ビルに福岡市と一緒に行きまして「協力してほしい」とお願いしました。結果として四ｍセットバックして頂きました。真っ黄色のビルを建てる予定だったのですが、脇のイムズビルとバランスを取って欲しいとお願いしましたら同じ外装にしてくれて、



（図・29 ）　1983 年、福博プロムナードをアピールしたイラスト。



（図・30）　1990 年、「福博出会い橋」のオープニングセレモニー。

これ同じ設計者がやったかなと思われるかもしれませんけど、別ビルです。町づくりの活動もこういう非常に細かいところで力を発揮しますので、そこらあたりはこれからも大事にしてほしいなと思います。

■物流車専用のパーキングメーターをつくる。

天神地区においては、各ビルの荷捌き場、駐車場で物流処理を行うことを原則としていますが、それだけでは処理し切れていません。そのため共同集配システムを作って物流車の削減を図っていますが、特に小売店舗の物流処理に苦労をしているのが現状です。自動車の進入を規制して歩行者優先の街にするときに一般車の規制はいいとなっても、商店の方からしますと物流車を締め出されると商売にならない。なんとかならないかということで市の方に陳情したのが物流車専用のパーキングメーター。一般車は止められないパーキングメーターを作ってくれということで実態調査をしまして、市に納得してもらって作って頂きました。コアビルの南側と福ビルの東側、二カ所にパーキングメーターが出来ました。

歩行者専用道路化が出来ることは望ましいですが、日本の道路事情では、歩行者と自動車の共存を図らざるを得ないと思います。そうでなければ、相当に思い切った道路・駐車場システムの見直しが必要になると思います。物流専用地下道路等の建設、歩行者空間を地下や上空に設定する徹底した自動車乗り入れ禁止ゾーンの設定とフリンジパーキングシステム等が必要になります。

■中心市街地のど真ん中につくった、芝生の公園広場。

福博プロムナード三団体、これは天神第一ブロック発展協議会と博商会と、西中洲・春吉地区発展協議会、この三つが集まった団体ですけど、福岡県、福岡市の担当者、それから市会議員、県会議員も含めて一種のシンポジウムをやりました。その時私が中央公園のあり方を、イメージ提案でしたけれども、いろいろ他所の地区の写真等を見せながら提案しました。それまで公園というと周りに高さ一・五ｍぐらいの低木の植え込みがありまして、中が見えなくて夜になると痴漢が出るような、そういう公園がほとんどだったのです。そうではなくてオープンな公園にしてほしい、ある意味では西洋型になるのですけど、そういう公園にしてほしい、それから運用面ではイベント広場を考えてほしい。緑が多いだけの公園では意味がないということ。さらに商業施設を入れてほしいということを述べました。現在出来ている中央公園は、概ねそのような公園になっていると思います。

県がここにレストランを作りました。残念ながらその後ここはコンビニになっておりますけど。でもその名残りでしょうか、ここで椅子に座って休憩している方が良く見られます。全体として私どもの提案がかなり入れられたなと思っています。どんたくの時には中央公園広場に多くの人が集まります。毎週のようにイベントがあります。石畳の公園とかそういうのは日本的でないということで、芝生の公園を提案しました。芝生の管理の問題がありますから毎日、毎日やるというわけにはいきませんけど、これは日本人に合ったひとつの公園の在り方だと思います（図－３１）。

■天神では、歩行者空間を楽しくする努力が成果を挙げつつある。

天神地区では、最近、天神中央公園や市役所前広場でテントや椅子・テーブルを設えた飲食の場を提供するイベントが多く開催されて、多くの来街者を集めています。また、民間のセットバッ

ク空間に椅子・テーブルを設置した店舗も増えています。道路上のカフェテラス等ではないですが、街なかでは歩行者空間の演出の努力が行われていると思います。









（図・31）　天神中央公園は街に開かれたオープンな公園。緑が多いだけでなく、イベントが良く開催されて賑わっている。
右下の写真はどんたくで賑わう市役所前広場。右手市役所の１階ホールを抜けると天神中央公園へ出る。

■大規模な民活で、天神の歩行者空間を、面的に拡大する。

一九九〇年、「福岡市都心部歩行者自転車交通計画」を、市の交通計画課から受託しました。これは一九八八年の「都心構想」の続編を頼まれたもので、天神に計画していた井桁構造の歩行者幹線、これを現地に落とし込んで具体化してほしいということでした。都心部の歩行者空間の具体的な整備の方向性、手法（再開発事業、地区計画、再開発地区計画、総合設計等）等について検討し、「福岡市都心部歩行者自転車交通計画」を作成しました（図‐３２）。

そこでは今出来ているのとは違って、新天町の真ん中とＮＴＴ敷地の真ん中に歩行者の幹線を通すことをこの時は考えています。新天町も再開発する、ＮＴＴも再開発するという話がありましたので、その中に通すことを考えたのです。ジュンク堂の入居している因幡町のビルは、一九六八年に防災街区整備事業で再開発した街区ですが、この時はこれを再々開発するという話がありました。そして西鉄福岡駅再開発、天神地区再開発（エルガーラビル）、この四つで井桁構造の歩行者幹線を構想しました。同時に今の「きらめき通り」を、幹線を補完する副軸と位置付けて、あらたな歩行者動線を提案しています。西鉄福岡駅の中を東西に警固公園に抜ける公共通路も、交通計画を示して市が誘導しました。南北にも一本公共の通りを入れています。

これらの事業で、市は建物のセットバックによって歩行者空間を整備したいわけです。道路の拡幅では用地買収にお金がかかり過ぎて出来ませんので、いろいろな事業手法を使って民間の力を借りる、いわゆる民活でやろうということです。

この計画に基づいて市は、民間開発においてセットバック歩行者空間や公開空地の歩行者空間の整備を誘導しました。西鉄福岡駅ライオン広場、構内南北通路、きらめき通りセットバック、岩田屋公開空地等、道路の歩道以外の民間敷地内に多くの歩行者空間が整備されています（図‐３３、３４）。これらは、交通計画を担当された永末恭徳係長や都市計画課の方々の努力の結果です。

このように、福岡市の歩行者空間の整備は官主導の都市計画の位置付けから始まり、街路事業部分は公共事業で整備されましたが、その他の歩行者空間の多くは「各種開発手法を用いた民間事業の活用」によって生み出されています。

二〇〇二年に新天町さんから頼まれて作った天神地区の歩行者の空間の現況図を見ますと、地上の歩行者のネットワークが出来ているのが分ります（図‐３５）。

■地下空間のネットワークを整備する。

ここで一つ言っておきたいのは天神地区の地下空間のネットワークです。これもきちんとしていこうということでこの時の計画に盛り込んでいます。

のちほど出てきますけど新天町のメルヘン広場、天神地区再開発のパッサージュ広場がこの時は出来ています。それに重ねて地下の歩行者空間の現況を見ますと、新たに地下鉄の天神駅から岩田屋まで新しい地下道が整備されて、福岡市の地下空間は非常に広がりを見せてそれぞれ機能していると思います。

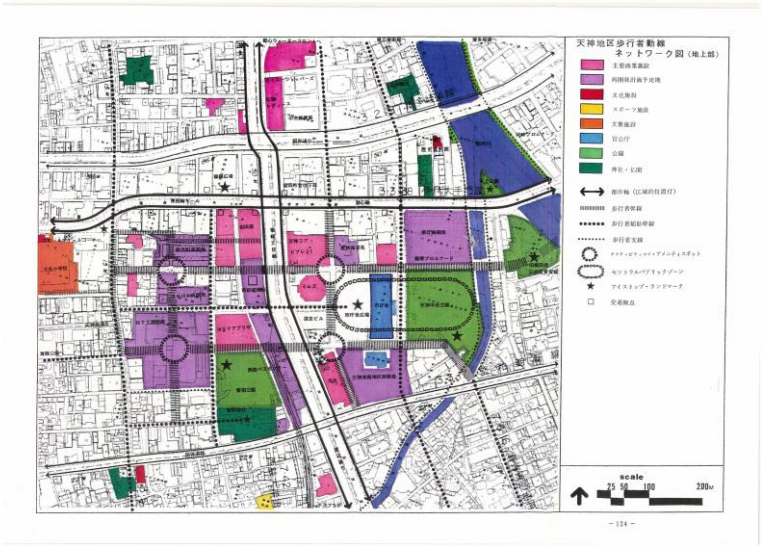
■天神のランドマークになった、パッサージュ広場。

エルガーラビルのパッサージュ広場（図-３６）。一九九七年に出来ました。都心構想にあったアクティビティコアの一環として作った広場です。

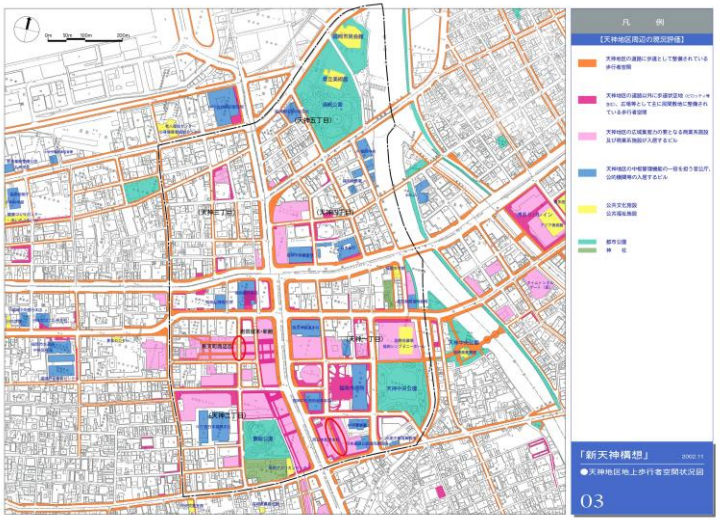
天神再開発事業で生み出した広場です。幅が十五ｍ、長さが八三ｍです。合計十五ｍの幅は、西日本新聞会館の民間敷地が二ｍ、道路が六ｍ、再開発ビルの公開空地が七ｍです。高さが二六ｍ。これだけ高い位置にアーケードを掛けるので排煙はいらないだろうと思いましたけど、やっぱりアーケードはアーケードだということで排煙装置が付いています。



（図・34）　きらめき通りの賑わい。



（図・32）　1988 年「福岡市都心部歩行者自転車交通計画」

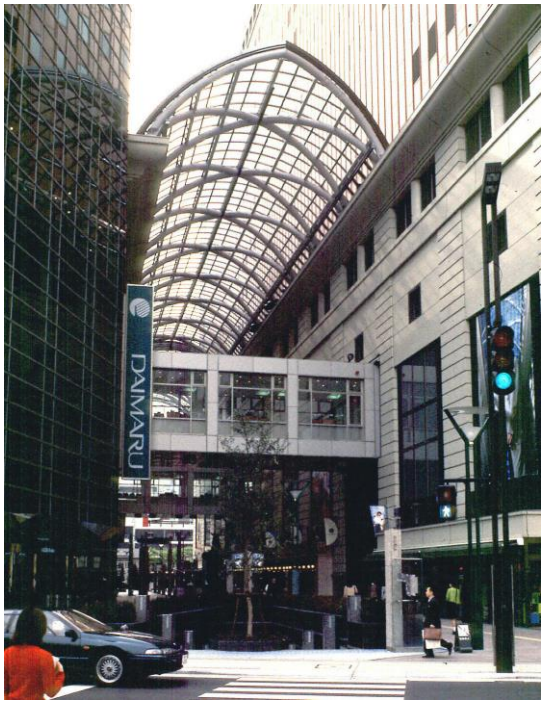


（図・35）　2002 年、天神地区の地上の歩行者空間のネットワーク現況図。

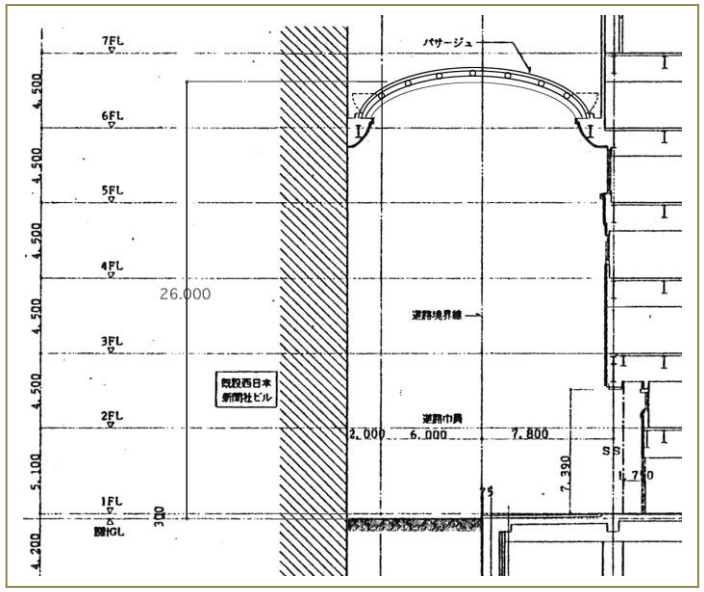


（図・33）　きらめき通りセットバック、岩田屋公開空地等、道路以外の民間敷地内に多くの歩行者空間が整備されている。

当初はL型の再開発ビルの中に屋内アトリウムが作れないかということで検討したのでが、敷地の形状で難しかったものですから、それに代わるものをこのモール上に作ろうということで作ったものです。もう一つの特徴は二つのビルがそれぞれ二本の上空通路と地下通路で結ばれていることです。あまり大きな声では言えませんが、二つのビルを道路を挟んでつなぐのは一か所でつなぐのが原則です。二か所でつないだのはおそらくこれが初めてで日本中他に無いのではないかと思います。このあたりは市が融通を利かせて対処しています。これによって人の流れが非常にスムーズになっています。



（図 36）1997 年 3 月に出来たパッサージュ広場。





（図 37） パサージュ広場の公開空地に認められたカフェテラスの営業。

当初はここの公開空地は補助金の入った空地であるから商業利用してはいけないということで、営業用の椅子なんかを置くことは認められませんでした。市の方もビルの方もせっかくこれだけの空間作ったのに利用できないのはもったいないと言っていました。私は「そのうち規制緩和さ

れますよ」と言っておりましたが、その通り規制緩和になりまして、「都市利便増進協定」[1]によって現在は椅子を置いたり出来るようになっております（図-37）。彫刻は最初から設置が認められました。山笠の飾りも六ｍの道路の上に置けます。クリスマスの時の飾りも置かれたりして、現在はこのパッサージュ広場がイベントとして良く使われています。緑色の街灯は再開発事業ではなく、道路事業の設計でしたので、ここはデザインがばらばらになって違和感があります。

■天神のもうひとつのランドマーク、メルヘン広場。

最後に、新天町のメルヘン広場です（図-38）。これは二〇〇二年から新天町のシンボルである時計塔を覆う全天空型広場計画に取り組んできた結果でして、完成までに六年かかっています。新天町の記念事業で設置した時計塔は長年市民に親しまれてきたもので、これを残しながら、ここに大きなアーケードを掛けたいということで設計コンペをやって実施案を選びました。当選案は屋根の斜めの部分がパカッと大きく開くというデザインでした。こういう開閉式は全国どこにも無いので話題になると思って一等に選んだのですが、最終的には技術的に難しかったようで、出来たものは応募案とは違う開閉装置になっています。

アーケードが架かる市道は車道四ｍと両側に歩道四ｍ、したがって道路幅合計十二ｍという構造です。ここに最高高さ二四ｍのアーケードが架かりました。

新天町は、土日は自動車進入禁止だったのですが、このアーケードを架けるにあたって警察に働きかけをしまして、昼の十二時から夜八時まで平日も自動車進入禁止にしました。どんたくやクリスマスなど、イベントの時は非常に多くの人が集まって来ます。

天神コアの場合と同じように物流車専用のパーキングメーターを、ここにも設置しています。商店が多いところは十二時までの午前だけの時間帯で物流処理はしきれないということがあって、明治通りのほうから入れる商用車の進入ゾーンをつくっています。歩行者を優先するためにはそういう車の処理をどうするかというような問題が、必ずあるということです。



（図 38）　2008 年 4 月に出来た新天町メルヘン広場。

[1] 都市利便増進協定：都市再生特別措置法に基づく、地域のまちづくりのルールを地域住民が自主的に定めるための協定制度で、地域のエリアマネジメントを継続的に取り組む際に活用されることを期待している。平成二三（二〇一一）年度の都市再生特別措置法の改正に際して創設された。

■天神における歩行者専用道路実現の経緯から、今後の可能性を考えると・・・

福岡市で終日の歩行者専用道路が実現しているのは、天神の「エルガーラビル・パサージュ空間」のみです。エルガーラビルは天神地区市街地再開発ビルとして実現しましたが、再開発ビルと隣接既存ビル（西日本新聞会館）との間に、屋根の架かった小広場を計画しました。両ビル間には幅員六ｍの道路を挟んで、再開発ビルの公開空地（セットバック七ｍ）と既存ビル敷地（奥行き二ｍ）があり、合計十五ｍ幅員の広場にしました。この道路への緊急車両を除く一般車の進入規制をお願いすべく、関係部署と協議しましたが、結論まで約二年間を要しました。最終的に福岡県警から「これだけの歩行者空間を作るのであるから、終日進入禁止でよいのではないか」という発言をいただき、全長約一〇〇ｍの歩行者専用化が実現しました。

終日歩行者専用化を認めていただいた背景には、再開発事業により再開発ビルの東側に幅員二五ｍの道路が新設されて交通処理能力が向上することになったことが大きかったと思われますが、警察も歩行者空間の整備の必要性を認識されている結果だと思います。

時間規制により道路の歩行者専用化が認められた例としては、天神の「新天町メルヘン広場」があります。ここはアーケード事業として実現しましたが、協議を始めて実現までに六年間を要しました。「新天町メルヘン広場」は、幅員十二ｍ（車道四ｍ、両側に幅員四ｍの歩道）の市道上にかけられたアーケードです。最終的には、全日十二時から二〇時の時間帯の緊急車両以外の一般車の進入禁止が実現しました。二〇時から十二時までの自動車進入を認めたのは、一般車両の通行のためではなく、商店街等の物流処理の必要性のためです。進入が認められない時間帯の物流処理のため、北側の隣接道路部分に物流車専用パーキングが設置されています。都心部の商店街では、歩行者優先と物流処理の両立を計る難しさがあります。

「エルガーラビル・パサージュ空間」と「新天町メルヘン広場」は「福岡市都心構想」における「アクティビティコア」の位置づけとして整備しました。

他の地域に今後どう展開すべきかの答えは非常に難しいところです。道路管理者、警察の道路の歩行者専用化に対する態度は今後とも厳しい状況が続くと思われます。しかし、歩行者空間の整備の必要性の認識は進んでいると思われますので、粘り強く折衝し、実績を積み重ねていくしかないと思います。

【質疑応答１】

■事業の継続と行政のリーダーシップ、そして市民自治の精神が、まちづくりの成功には不可欠。

〈井口〉梅本さんがいらっしゃったことが、福岡市の中心市街地の歩行者空間整備に非常にラッキーだったことが今の話を聞いて良く分りました。ある一人の人が情熱をもってずっと都市に関わり続けることがすごく大事で、それが横浜の場合は田村明さんを中心とする人たちだし、神戸の場合は、水谷穎介さんとその後継者たち、そして福岡では梅本正紀さんだったと思います。しかし建築家やコンサルタントは、所詮は行政に呼んで頂く立場だから、その力を発揮させてくれる強力なバックアップが誰か別に要るんですね、政治的に。あるいは経済的に。梅本さんの話を聞いてると福岡市が非常に先見の明もあるし、それを実現する強い意思もあったというふうに聞こえました。多分そうだろうと思います。横浜の場合、横浜市と飛鳥田市長・田村明のコンビがあったんですけど、福岡市の場合そういう政治的な背景、あの時期、どうだったんでしょうか。

市長、あるいは知事はどういう役割を果たしたか。それとも市の職員がほんとうに良くやったということなのか、その辺をもう少し踏み込んで話してください。

〈梅本〉福岡市のコンサルタント選定の姿勢がはっきりしていまして、地元密着型のコンサルタントを育てたいという意識が非常に強かったと思います。私が九州事務所長であった環境開発研究所の本社は大阪ですから、そういう意味では中央からの出先の事務所ということになるのですが、私は九州で骨を埋めるつもりでずっとやっておりましたので、福岡市のほうからすると、地元で育ってずっとやってくれるコンサルタントを作りたいという中の一人に私が選ばれたのだと思います。ご存知のように市は人事で担当者がどんどんと変わります。でも長年続けておりますと、五・六年から一〇年やると人事も循環してきて、常時私の知っている人が都市計画課だとか街路課だとかの関係部署に居られる状態になりましたので、比較的継続的に事業を展望して発注して頂けたのかなと思います。ですから、そう意味では行政の姿勢が非常に大事です。

天神第一ブロックの地元の方々の活動の中で県議さん、市議さんの話もしましたけど、そういう力も絶対必要です。それがなければ福博プロムナードなんか出来なかった。私自身が市議さんや、県知事とか市長に強いパイプがあって直接やったということではないのですが、そのあたりは私どもが作った計画を「それやろうじゃないか」という形で議員さんも動いたし、それが市長・県知事にも繋がって実現したというようなことでした。そういう、自分たちのことは自分でやるという市民自治の土壌が福岡、博多には在るということかも知れません。

〈井口〉もう一歩踏み込んでお聞きしますけど、日本で実現した一番最初の買物公園は旭川市、発案者は五十嵐公三市長ですね。歩行者空間とアーバンデザインで日本を先導した横浜市の場合は飛鳥田市長ですね。それから神戸市の場合は、宮崎市長以来の都市計画行政が非常にしっかりしていたということがありますね。それでいうと福岡の場合は、その神戸の例に近いんですかね。行政がしっかりしていたということでしょうか？

〈梅本〉そうですね、行政がしっかりしていたと思いますね。

〈井口〉行政がしっかりしていたとしたら、なぜしっかりしていたのか。

〈梅本〉新藤一馬[1]さんが市長をされていた時、一九七二年か三年に、緑の都市構想を打ち出された。ご本人の発想か、都市計画からあがったのか、相談してそうなったのか分りませんけど、新藤市長が「緑の都市を作るのだ」というのを打ち出されたのは非常に大きかったと思います。それが先ほど説明したような、マスタープランにずっと反映しております。それまでは福岡市は緑が少なかったのです。それから街路樹が一挙に増えましたし、変わったきっかけになったと思いますね。ですから都市計画における行政のリーダーシップの果たす役割と責任は大きいと思いますね。しかもさっき説明しましたが、全体のネットワークを考えようという、そういうところからスタートしましたから、今の福岡、博多の中心市街地のまちづくりに市が果たした役割は大きいと思います。最近見ていると、民間のプロジェクトの後を市が追っかけているような感じがしないでもないんですけど。その点、大きな絵を描こうという意識が以前の福岡市にはあったのだと

---

[1] 新藤一馬：一九六三年衆議院議員選挙に当選、以後十四年間国政に参画した後、一九七二年、福岡市が政令指定都市に指定された年に福岡市長に当選。第二五代福岡市長に就任。以来四期十四年間にわたり、福岡市を緑と心豊かな活力のある街に発展させ、中枢管理都市として、名実共にその機能を高めた他、国際都市としての基礎づくりを進めるなど、首長としての重責を果たし地方自治の振興発展に尽力した。（出典・福岡市ホームページ　二〇一六年三月）

思います。

■福博プロムナードは何処でどう完成するのか。

〈福田〉出会い橋から天神に至る福博プロムナードですが、梅本さんが設計された天神東西軸Tモール（明治通り）と並行しているもうひとつの東西軸になっていますけども、渡辺通りを超えていないですね。渡辺通りを越えた西側に天神の新しい歩行者の街が広がっているんですけど、プロムナードは渡辺通りで途絶えて、そこで横断歩道になっている。さらに西の方に伸ばすような当初計画は無かったのかというのが知りたいんですけど、どうだったのでしょうか？

〈梅本〉一九九六年に「渡辺通・春吉地区まちづくり基本方針策定調査」というのを市から頼まれた時にそのことも検討しました。春吉地区の真ん中に東西連携の軸を渡辺通まで伸ばして、それに直交する業務・商業・都市型住宅の南北軸を通す。こういう春吉地区大改造の提案をしました。残念ながらこの計画は日の目を見ませんでした。

天神地区再開発で新たに作ったパッサージュの道路、これは北に天神モールの先まで伸ばす。ご質問の福博プロムナードは渡辺通りを越えて西までずっと伸ばそうという計画をしました。合わせてこの時に、西鉄駅からソラリア、岩田屋本館、新館の間を通る通り（きらめき通り）を歩行者の主軸と位置付けています。そのような形で福博プロムナードを、渡辺通りを越えて西へつなぐことを考えていました。

さらにその先を、実は「都心構想」の中で「福岡歴史の散歩道」と位置付けていました。このあたりの道路に沿って、それらしい家並みが、その頃はまだ残っていました。そのまま舞鶴公園までつなぎたいという構想でした。

同じく、聖福寺周辺の御供所地区に「博多歴史の散歩道」を提案しました。しかし、これは実現せず、博多港と博多駅を結ぶ大博通りの一部が、「博多歴史の散歩道」と呼ばれています。私どもが提案した頃、大名でもこれをやっていたら、まだ古い建物が残っていたので実現したのではないかと惜しまれます。先ほど歩いてみたらもうあちこち歯抜けになっています。

■福岡・天神が、日本の中心市街地、歩行者空間整備の先頭に立っている。

〈井口〉福博プロムナード、これが出会い橋から旧公会堂迎賓館、天神中央公園、パッサージュ広場、市庁舎広場まで歩行者専用空間になっていますね。さらに市役所の中心軸が渡辺通りを渡って西鉄駅のライオン広場、ソラリア、メルヘン広場、岩田屋の公開空地のきらめき通り、その裏に警固公園、新天町と、歩行者空間が面的につながっています。この辺りは私が福岡で最も高く評価している歩行者空間です。「イタリア、ドイツの歩行者空間を参考に」というインタビューテーマですが、日本でそれに匹敵するところを探すと福岡のここがそうだと思い当たります。日本のミラノと私は言っています。天神中央公園やパッサージュにカフェテラスが出来たり、小規模ですが公園や公開空地でそういう商業的な利用もされている。

残念なのはそのような空間の商業利用がまだまだ少なすぎることです。公開空地や歩道、公園が十分にゆとりがあるのに、ゆっくり休んだり、座ってお茶飲んだり食事したり、語らったりする場所としては十分に使われていない。日本のというか、我々の都市のオープンスペースは法的に通行の為だけに使い方が限られていて、デザインを頑張っても眺めるための庭のような空間になるんですね。楽しく使う空間にはなれない。だからきらめき通りは歩行者専用道路にすべきだと

僕は思います。そしてカフェテラスのような道路占用も大胆にやる。そして公開空地もどんどん使う。カフェテラスもやる、露店市も集会もなんでもやるというふうになると、本当にミラノになるなと思うんです。

僕は梅本さんの話された都心軸モールの整備はもちろん重要で、デザインも素晴らしいですが、それが面的な歩行者空間に展開されることがさらに重要だと考えています。都心軸モールのようなトランジットモールの考えがあって、歩道を広げて整備するというのは当時としては大きな課題で挑戦的なことだったけど、中心市街地の歩行者空間の面的なネットワークとしてはむしろその後に尽力された、モールの背後に面的に広がっている歩行者空間の街が非常にいいなぁと思います。

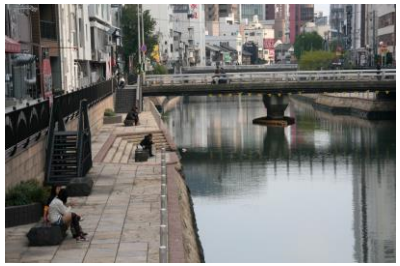
「道路の歩行者専用化」と「道路占用」、「公開空地の利用」が中心市街地を楽しくするのに欠かせないというのが僕の思いですが、福岡は屋外の生活を楽しむことや道路占用では日本一の先進都市です。屋台文化と西新のリヤカー部隊は全国で知られています。市民が支持すれば出来るということを示しています。だから、道路の歩行者専用化と道路占用、公開空地の積極的な利用を福岡から進めて欲しいのです。福岡で出来なかったら日本中どこも出来ない、そう思っています。そのためには市民がそれを望んでいるかどうかがカギです。福岡がその可能性を見せてくれていると思うのですが。











福岡都心部の歩行者空間は東西につながって面的に整備されている。（G マークは Google　その他は井口が撮影）

■日本人はお祭りが大好き。そのための屋外空間が求められる。

〈梅本〉オープンカフェ等の屋外利用は、最近は若者世代の欧米化、国際化が進んで慣れてきており、スタバのような店舗も定着してきました。徐々に浸透する可能性があると思います。

しかし、そのような日常的な屋外空間の利用がこれからどんどん拡がっていくかというと疑問も感じます。福岡でも地下街、地下道、地下広場の利用が多くなっています。夏が高温多湿多雨で、

冬の寒さが厳しい日本の風土の影響は大きいと思います。年中、屋外空間で長時間を過ごす習慣はなじみにくいのではないでしょうか。

市役所広場は、元は西洋風の石張りです。夏暑く、冬寒いので、当初は利用者が少なかったですが、石張りの上に人工芝を貼り、どんたくの舞台に使用できる屋根を一部に設置してからは、非常に利用者が増えています。屋外利用を進めるには設計上の配慮も必要であることが分ります。つまり日本型の広場、歩道のあり方を模索すべきであるということです。歴史的に見て、日本の都市の空間構成はヨーロッパとはかなり異なると思います。町の中には、社寺があり、それぞれに境内があるが、住民に開放されていました。そこが祭りの場になり、子供達の遊び場になっていました。そして門前市が、広場というよりも通りに形成されていました。従って日本の屋外空間は広場型とは言いがたく、路地型、通り型が基本となっていたと思われます。

そして日本では、「ハレ」と「ケ」の区別があり、「ハレ」の空間には非常に多くの人が集まります。福岡の場合、「ハレ」の利用としては、どんたく、山笠のお祭り、ホークス優勝パレード、市民マラソン、商業イベント等が行われています。日常的な屋外利用は日本人に馴染みにくいとしても、「ハレ」の日の屋外利用は日本人の生活に欠かせない習慣であり、文化であると言えます。

■総合的な交通計画の課題がまだ残っている。

〈梅本〉私は、今日は歩行者空間を中心に話しましたが、実は自動車交通とかの交通計画もいろいろやっております。自動車と歩行者の折り合いをつけるのは非常に難しいですね。道路の使用を恒常的に歩行者優先にできないかということになると、自動車交通の面から見ますと実に大きな問題があります。私は新天町の再開発計画も実現はしていませんけど何回か絵を描きました。新天町を再開発しようとしたら自動車交通、駐車場の処理をどうしたらいいか非常に大きな問題が出てきます。

実は市の中村耕二さんに提案したことがあるのですけど、天神地下街の地下の駐車場を半分は自動車通路にして、それから各ビル間を自動車もつなげないかという思い切った提案をしたことがあるのですが、さすがに中村さんも踏み切れなかったですね。その時は、渡辺通り四丁目の交差点の南側（薬院新川の南）から地下に車を下して、地下街の下の駐車場を背骨にして沿道の地下駐車場をつなげないかという、そんな思いきったことを考えたんですけど、そういう細かい問題も折り合いをつけながらやらないと、歩行者からだけの視点ではなかなかうまくいかないと思うんですね。

街づくりは連歌と同じで、前の句を受け継いだ方が、前の句を尊重しながら次の句をつくる。そういう歴史の連続性と言ってもいいと思うのですけど、そういうことを積み重ね、積み重ねしていくしかないかなぁと私は思います。課題はいっぱい見えるのですけど、それをひとつひとつ潰していくしかないと思いますね。その一方では大きな構想づくりも同時にやっておかないと、部分ばかりやっていても方向を見失いますので、そこらあたりのバランスをどう取っていくかだと思いますね。

【クロス トーク 1】

福田忠昭、榎本拓真

歩行者優先「天よかエリア」で、We Love 天神は頑張っている。

■民間の取り組みを、如何に行政の計画に位置付けるか。

〈福田〉梅本さんの話しは、今の世代に継承しなくてはいけないなと強く思いました。今日は僕と榎本のほうで、今、We Love 天神協議会がやっている歩行者空間活用の取り組みについて説明したいと思います。

「天よかエリア」と呼んでいるWe Loveの主たる活動エリアは、昭和通り、那珂川支流、国体道路、天神西通りで囲まれた範囲です。そのうち北半分のエリア（福博プロムナード、サザン通り以北）は天神明治通り街づくり協議会、通常ＭＤＣと呼ばれている再開発エリアです。We Loveの活動エリアの中に、この再開発協議会が含まれる二重構造になっています。

天よかエリアの歩行者空間に注目する中で、来街者がどこでどのくらい座って休めそうかという調査をしました（図・３９）。中央公園で二八〇人、パッサージュ広場で七三人、ソラリアのゼファで七〇人、福岡銀行の公開空地で一一四人。正確ではないですけど、何人くらい座れそうか観察した調査です。当然、公園と公開空地周りに座れる場所が多くあるのですが、明治通りでポツポツと出ているのが天神モールで梅本さんがつくられたベンチ型の車止めです。これで分りますがＭＤＣエリア内では座れる場所が非常に少なくて、それに比べると南側のエリアはかなり充実してきているという状況が分ります。

〈榎本〉このあと「天神ピクニック」という取り組みを紹介しますけど、天神では西鉄さんをはじめとして民間で先導的にいろんな活動をしてきました。僕が福岡に来たのが五・六年前ですが、その時くらいから活動が市の政策と連動していないのが問題だと言われていて、民間の取り組みをいかに行政の計画に位置付けるのかというお題目でWe Love 天神協議会から委託を受けて、天神交通戦略というものを作りました。

「アクセスしやすく、歩いて楽しいまち」にしようと、天よかエリア全体をひとつのデパートのように見立てて、天神の中は歩行者を最優先にましょう、来るのも自動車に頼るのではなく、公共交通の使いやすさを高め最大限利用しましょう、ということを戦略として作ったのが五・六年前の話です。梅本さんの時にあったんじゃないかなと思いますが、中村耕二さんらには、この地区には、以前、トリプル回廊構想というものがあったと伺っています。地下と地上だけじゃなくて、空中もちゃんとつなげ、三層でネットワークを形成する構想です。また、サイクルポストで違法駐輪があふれていたという話がありましたけども、これもできる限り歩行者の空間に取り戻していかなきゃいけないよね、ということで全体像をまとめております。

歩行者空間も先ほど梅本さんが示された都心構造とか見てて、僕らはそれを受け継いで結構きちんとやってきたなと思うところがあります。都心構想と新都心構想を全て読ませて頂いて、ＭＤＣの中の再開発の起きるエリアのどこで公開空地が発生するかとか、ネットワーク上どこがつながってなくて、どこにリンクが必要だよねとか、いろんな議論をしながらネットワーク作りを考えています。今は歩行者だけですけども、自転車・自動車・公共交通を含めたネットワーク作り

がこれからは必要です。歩行者専用化するんだったら時間帯で自動車の流入を規制するか、終日規制するかという二つのパターンがありますけど、建て替えの時に物流の荷捌き施設をどこに置くかというのが重要な課題になります。表通りと裏通りを明確にしなくちゃいけないということです。動線を描いて検討しながら計画をオーソライズしています。

これに併せていろんな戦略や計画を関連づけて政策的に市の役割と民間の役割を明確に出来るようにすることが、当面の課題です。

毎年、年に一度、天神交通戦略という大きな会議を開きます。市の担当部署と地元企業の経営陣の方、そして市民の代表の方が集まって次年度の政策を事業計画として承認する場です。本年度は福岡も国家戦略特区に指定されていて、その中のひとつのメニューに道路占用の特例がありますので、それに向けた活動を行っています。「ＦＵＫＵＯＫＡ ＳＴＲＥＥＴ ＰＡＲＴＹ」は、その代表的な取り組みです。また、初売りの日に渡辺通りの交通渋滞がすごくなるので、フリンジパーキングを天神の北の方に設けてそこから歩いてきていただくような社会実験を実施したりとか、どのタイミングでサイクルポストを外せるんだということを駐輪政策とセットで検討したりというようなことを議論しながら、ちょっとずつ歩行者中心の街がとりもどせるように頑張っているところです。

ＭＤＣのエリアですけど、かなり多くの建物が機能更新の時期を迎えていて、明治通り沿道を中心に再開発をどう促していくんだということが課題です。民間の事業をバックアップする形で市がまとめた政策パッケージが去年発表されて、少しずつ連動が始まってるかなというところです。

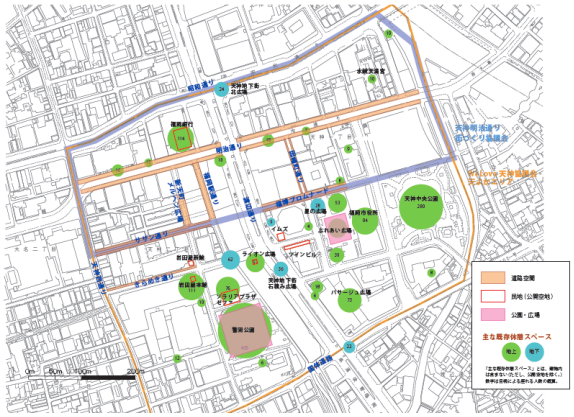
■歩行者専用道路、道路占用のカフェ・・・社会実験はやり続けたけど・・・

〈福田〉We Love 天神協議会が出来て今年で十年目くらいですけど、二〇〇四年度、最初の天神ピクニック（天ピク）をやりました。路上にカフェセットを置いて社会実験をやり始めました。毎年毎年こういうことを一週間とかそんなレベルですけれども活動してきました（図・４０）。道路空間をこういうふうに使うとまちの雰囲気がよくなりますよねっていうのを知ってもらうための社会実験です。でも天神ピクニックというイベントは二〇〇九年度でいったん終了させました。イベントとしてやるのは大丈夫なんですけど、恒常化できない。恒常化するために実験しているはずですけど、出口先生に言われたんです、「実験をいつまでやるんだ」と。実験を終わらせて早く恒常化しなければというお話があったんで、いったん実験をやめて恒常化を目指そうとしている段階です。

その後二〇一四年、きらめき通りでストリートパーティーの社会実験をやりました（図・４１）。ここを歩行者専用道路にしてイベントをやりたいという話は以前からしていたんですけど、警察の道路使用許可は多分無理だろうなと思っていましたが、たまたま国家戦略特区というのを福岡市が受けて、道路法の特例みたいなことが認められるということで実現したようなところもあるんですけど、出来ました。今後も週末のイベントとしては多分出来ると思います。ただ非常にお金がかかる。周辺の警備とか含めてかなりのお金がかかるので、毎週末するとかそういうレベルには今の状態ではちょっとなり得ないですね。それをいかに恒常化するような仕組みに変えていくかというのが大事かなと思っています。

あともうひとつ、違法駐輪。二〇〇七年当時、ホントにひどい時はもう少し前ですけども、二〇〇七年もまだかなりひどかったです。サイクルポストが出来ても、そこから溢れて歩道を塞いで

しまいます。警固公園の地下駐輪場が出来て最近以前ほどには目につかないようになってはいますけど、駐輪はまだまだ問題です（図・42）。渡辺通りでもサイクルポストが無くなれば、屋台やカフェが通りに並んでそこでお茶が飲めるという楽しい通りになります。あとで博多のお話がありますけれども、博多の駅前通りの去年の社会実験でそんな雰囲気が実現しています。福岡駅通りという、パルコの本館と新館の間の通りですが、ここも歩道にサイクルポストが並んでいて、歩行者空間としてはあまり良い通りとは言えません。パルコの新館が一昨年にオープンして、それに合わせて、この道路をきれいにしようという話が起きました。サイクルポストを撤去出来ないか、街路灯も路面ではなく建物の壁に付けられないかなど検討しました。道路自体をすっきりさせようということです。自動車が今は昼十二時から夜の八時までは通行止めでこの間は歩行者専用道路になっているんですけど、歩行者が滞留できるような仕掛けをしていろいろなイベントができるようなことを考えています。幅員が狭いから大きなことはできないと思うんですけど、警察と交渉していろいろスキームを考えていたんですけどなかなか合意に至らず、民間との合意もなかなか実現せず、というところです。ここがうまく出来れば楽しいことがたくさんできるだろうなということで考えたプランもあります。



（図・39）　「天よかエリア」（赤線内）とその中の「MDC 再開発エリア」（青線内）



（図・40）　最初の天神ピクニック（天ぴく）路上カフェ。2004 年度社会実験。



（図・41）　2014 年きらめき通りのストリートパーティ社会実験。



（図・42）　路上駐輪はやはり問題。

■都市利便増進協定のエリア・マネジメントに期待する。

〈榎本〉ＭＤＣエリアの明治通り、東西軸トランジットモールとも呼ばれますけれども、両側の建物が機能更新の時期を迎えています。再開発時の敷地外公共貢献として歩道を再整備することを想定しています。歩道の再整備を容積緩和のメニューに使いながら。東西軸トランジットモールのデザインを踏襲しながらより高質な空間にしていくことを考えています（図・４３）。今までここが支店経済の中心だったので銀行が多く、夕方にはシャッターが閉まってしまいます。なので、街に賑わいを作るために、低層部分を街の共用部分的なスペースにしてもらえないかということも検討しています。福岡は航空法による空域制限で建物高さに制限があるので、足元に公開空地をとって上空で容積を稼ぐ総合設計制度などは期待出来ません。建蔽率いっぱいに建てないと事業がペイしない。だから１．２階と地下の低層階には出来るだけ不特定多数の人が出入りして、中のアクティビティが見えやすいような機能を入れていきましょうという考えです。これが実現すれば、歩くのが楽しい通りになります。七〇〇メートルに渡ってそれをやることでここのストリートとしての価値をあげていきましょうということです。天神明治通り街づくり協議会でそういうプランを作ってきています。

明治通りの歩道の再整備の検討の中で、植栽も、今は大半がクロガネモチですけど、四季が感じられるものを少し入れていった方がいいんじゃないかとかいろんな議論をしました。舗装材に関しても水鏡天満宮があるのでその歴史性を入れながら街として新しさを出していくんだみたいな話もいろいろしながら、今のデザインも踏襲しなければいけないねという話をすごくしました。一番議論になったことは、カフェセットを歩道の車道側と建物側のどちらに置くのかということです。建物は道路境界線から二ｍセットバックすることにしましたが、そこは公開空地扱いになる。歩道が狭いから公開空地を設けて歩行者の通行の用に供するというのが基本的な建前なので、そこをカフェにするのは無理という見解でした。かなりの自動車交通量がある中で、車道側のカフェがやれるのかなという議論もいろいろした上で、制度の解釈の難しさで紆余曲折在りましたが、車道側に置きましょうということをこの時はいったん判断したというところです（図・４４）。都市利便増進協定の活用の検討も行いました。道路上に置く椅子やテーブルなど、カフェセットみたいなものを都市利便増進施設として考えることができるんじゃないか、そのとき、地権者とエリアマネジメント組織の役割はそれぞれどのようなものが想定されるのかということを議論しました。法律の制度も使いながらどんな形でリニューアルしていくのかということを議論していたのが、今までの活動かなと思います。

■厚い。厚い、厚い、警察の壁。歩行者専用、道路占用は難しい。

〈榎本〉天神では今までですごい実験もし、構想もたくさん作ってきましたが、いろいろ課題があって、実現に至らないということが現状です。例えば、先ほどのＦＵＫＵＯＫＡ ＳＴＲＥＥＴ ＰＡＲＴＹでは、きらめき通りが人で賑わっていて自動車との錯綜が問題なので安全上の観点から、歩行者専用化の許可をもらっている。そうすると今度は、歩道からあふれる水準での賑わいが日常的にないと恒常化が難しくなり、人で混み合っているときにしか歩行者専用化できない。また、緊急車両の通行や安全の確保という観点から、車道に占用物件を置くことも難しいのが現状です。ＰＡＲＣＯの本館と新館の間の福岡駅通りでも同様の課題があります。昼の十二時から夜八時までは自動車を通行止めにし、歩行者天国になっています。新天町からソラリアステージの方に抜

けていく動線で乱横断がたくさんあり、信号無視がたくさんあるので、交通安全の観点から自動車の流入を規制しています。交通安全と賑わいづくりは矛盾する部分がありますので、最初の許可を得るところのロジックを変えなきゃいけないんですけど、それがすごく課題になっているかなというのが私達の思うところです。



（図・43） MDC エリアの再開発時の敷地外公共貢献として歩道を再整備することを考えている。



（図・44） MDC エリアでは路上カフェを歩道上の車道側に置くことを検討している。

【クロス トーク ２】

原槇義之、橋爪大輔

事業化を目指す、「博多ストリートマーケット」。

■もう一方の歩行者のまちづくりは、「博多まちづくり推進協議会」。

〈原槇〉私からは博多まちづくり推進協議会（略して協議会）について説明します。協議会はＪＲ九州、福岡地所、西日本シティ銀行、この辺が中心になって博多駅周辺の１６２の団体で構成されています。We Love 天神さんと同じように、博多駅周辺のまちづくりもどちらかというとソフト系の政策が中心で活動しています。

歩いて楽しい街にしたいというコンセプトは、天神も博多も変わらないところですが、賑わいの集積等は博多の方は天神と比べて歴史的に見てもだいぶ少ないので、天神といい意味で競うように、にぎわいの拡大を計りつつも道路空間等をもうちょっとうまく使えないかということが主になります。公開空地が天神に比べてはるかに少ないので公開空地で何かするっていう活動は少ない状況です。強いて言えば駅前広場がちょっと広いのであそこは使えますが、駅前広場以外にイベントが出来そうなところはほぼないので、私どもとすれば道路空間を多少使わないとにぎわい創出に向けたイベント等がこれ以上打てないという状況です。駅から外にお客様をどうやって引っ張り、周辺にどうにぎわいを創っていくのかっていうのを中心に考えていく協議会ですので、そこを考えますとどうしても道路を使わないと人を引っ張れない。今後はそういうところに昨年以降は特に力を入れています。

■狭い歩道でも、これだけのことがやれる。

〈橋爪〉私はダイスプロジェクトというデザイン系の会社をやっていますが、博多まちづくり推進協議会のメンバーでもあります。

駅前通りでコンテナを歩道部分に一か月間占用設置したイベントがなかなかおもしろいのでその話を、ということでしたのでその話を準備しております。

二〇一五年の六月頃に進め方について市と協議を始めました。博多まちづくり推進協議会はいくつかの部会に分れていまして、イベントはその中の開発部会でやったプロジェクトです。プロジェクトの意義・目的は、市のＭＩＣＥ[1]機能の強化に沿うものと位置付けています。

市は「世界Ｎｏ．１のおもてなし都市・福岡の実現を目指す」ということで、福岡観光集客戦略を策定してその大きな柱の一つにＭＩＣＥを位置づけています。協議会はＭＩＣＥ戦略のひとつとして市のグローバル創業特区の認定を受けています。行政の事業を活用し、効果的な運用を求められるというように、福岡市と協議してきちんと整理しながら、どういう効果を目指していくか、本プロジェクトが目指す効果を互いに確認しています。

効果のひとつは、地域・地権者間の連携意識が高まることによる災害時の自治機能強化。コンテナを置いて商業的にやるということとはちょっと離れていますが、こういうことも視野に入れてやっていこうということです。

効果２として、通りの魅力向上による周辺エリア、未利用地が多い駅前通りへの企業出店とか、誘致促進。地域エリアを活性化していくことを目的に挙げています。

効果３として、博多駅から天神地区を結ぶ博多駅前通りの回遊性の向上とそれによる福岡市の魅力向上、都心回遊空間の創出というような効果を挙げています。

プロジェクトの中身ですが、「ハカタストリートマーケット」を一か月間、昨年の十一月六日から十二月四日まで開きました。博多まちづくり推進協議会の主催で行いまして、私どもの会社のダイスプロジェクトが運営と事務局を担当してバックアップするという形で行いました。「ハカタストリートマーケット」というのは、約一か月間道路占用した「ハカタストリートコンテナ」（図・４５）と、その期間の週末二回、歩道部分を占用使用して仮設店舗として使うという「はかた駅前マルシェ」（図・４６）、この二つのプロジェクトが昨年十一月に動いたものです。

場所は、はかた駅前通りの歩道です。博多駅からキャナルシティ博多、川端商店街の入り口までを結ぶのがはかた駅前通りです。その中間地点にコンテナカフェを設置しました。マルシェはブースを点在させて市場的な店舗を開いたというのが実施した内容です。歩道の幅員は４ｍ足らず、コンテナが一か所で、マルシェが九か所です。

■実験とは言いつつ、事業として成立させるリアリティを外さない。

〈橋爪〉ハカタストリートコンテナをもう少し説明しますが、十一月六日から十二月四日まで、営業時間九時から十九時まで開店しました。出店は地元の三店舗に声掛けまして、そこが共同で

---

[1] ＭＩＣＥ（マイス）：企業等の会議（Meeting）、企業等が行う報奨・研修旅行（Incentive Travel）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention）、展示会・見本市、イベント（Exhibition/Event）の頭文字を合わせた造語で、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称。福岡市は二〇一六年度に「ＭＩＣＥ関連施設事業計画」を策定し、事業化に向けて動く準備を進めている。主要国ではＭＩＣＥ市場の規模はＧＤＰの約一～二％を占めるなど、重要な産業となっている。（参考・福岡市ＭＩＣＥ関連施設整備方針（案））

運営していくという形を取りました。我々実験と言いつつ、事業的に今後継続出来ることをベースにしていますので、単に試してみるというよりもどうやって事業スキームとして成立するのかということに関心があります。だから出店条件も売上歩合一〇％を取って最初から事業として回る形をベースにしています。ただし博多まちづくり推進協議会が任意団体ですので、会計的にそこに入れることが難しく、ダイスプロジェクトが事務局として入って店舗からの売上歩合をもらう。その後協議会が予算を持っている部分と相殺していくというような形で今回の仕組みは作っております。

コンテナを設置した場所は決して広い歩道ではありません。黒川記章設計の損保ジャパン日本興亜福岡ビルの前の歩道部分です。敷地境界から車道の縁石まで三・五ｍから四ｍです。そこの花壇と花壇の間にコンテナをはみ出ないように設置しています。そういうサイズのコンテナを探してきて、建築基準法はどうクリアするかという、そういうところも含めて設置場所とコンテナを選びました。

マーケットのテーブルは長さが三・五ｍ～三・七ｍ。車道側に人が立って、歩道に向かって販売します。歩道に人が立ち止まって買っていくという形になります。民地の駐車場の入口が在るところはもちろん避けて設置します（図・４７）。

三年後に道路整備される予定と福岡市には聞いているのですが、現時点ではコンテナを置ける場所はこの場所かもう一か所しか在りません。マーケットは出店できる場所が全体で十か所程度在ります。現在協議会ではこのなかでどういうふうに運営資金を作っていくかということを主題に議論しています。



（図・45）　2015 年「ハカタストリートコンテナ」



（図・46）　2015 年「はかた駅前マルシェ」

■コンテナ事業はＭＩＣＥの理念にピッタリ合致した。

〈橋爪〉コンテナはサイズが二ｍ×五ｍ弱。規格化されたものでＪＡＳ認定を受けていますので置くだけでＯＫということで、基礎も作っておりません。仮設建築として設置しまして、建築的

な許認可もかなりスピーディーにいきました。こういうものをオリジナルでいちいち作れるかというと作れません。こういう認可を受けたものをＪＲさんのグループ会社のＪＲ九州住宅（株）がたまたま持ってましたので、それを無償で提供してもらって設置費だけの負担でいけました。予算的なこともかなり最初に議論しましたので実現出来たんじゃないかと思います。

道路側から見るロゴもデザインしました。「ハカタストリートコンテナ」って横文字で書いて作っております。すぐ前が路上のパーキングエリアなんですけど、そこは潰すことなく実施出来ました（図・４８）。

どういう人が利用したのかというと、地元以外の来訪者、外から来られた方の利用が全体の六割を越えています。データを取りました。そのうちの海外からの、外国人の利用者が四〇％以上を占めています。博多駅前からキャナルシティをつなぐ部分ですので、海外の人が駅から街に出た時に最初にふれる場所として非常にうまく機能したんじゃないかと思います。

地元の利用者は周辺で働く人たち。オフィス街でもありますのでリピートの方が後半に行くに従って増えていったと聞いています。全体的には四割くらいが地元の利用者でした。一か月で約三〇〇〇人がコンテナで何かを購入しました。ちょっと見に来たり、写真を撮りに来た人はたくさんいましたが、実際に購入したお客さんが三〇〇〇人です。

都市のインフォメーション機能としてすごく役に立ったと思います。福岡を訪れた方が来て、よく道を聞かれると営業されてた店舗さんがおっしゃってました。休憩してコーヒーを飲んで、道を聞いて、街に出ていくというような利用のされ方だったそうです。そういう方が多いので、一・二週間経って福岡市と話して街のガイドやインフォメーションを揃えてカウンターに並べておくというような対応もしました。これすごくいい成果だったと思います。

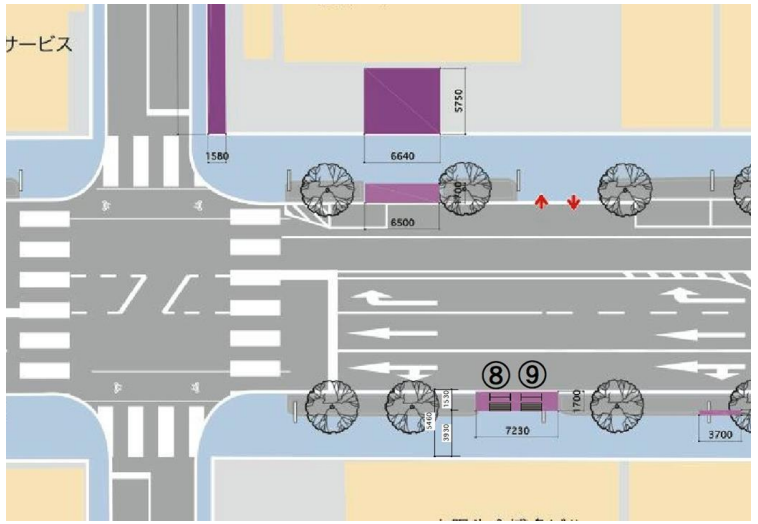
道路上ですけど、試しにテーブルをひとつ置いて、店の人がテーブルを置いて今時の（イケメンの）若者がコーヒーをそこでドリップしていれる。それをイベントとしてやってみたら人がどっと集まるみたいな、そういうこともありました。コンテナには水回りはなにも設けていません。飲食店だと給排水の設備が欠かせません。三年後に向かって協議会として福岡市と話しているんですが、排水機能を設けるのはかなり難しいところで、そこは丁寧に今議論しているところです。今回は排水機能がない中でイベント営業という形で保健所もクリアしています。ここで売っているものはドーナツとかブリトーとかいう食べ物なんですけど、飲食店ではなくて食物販の店として売っていくという、運営上の仕組みでうまく賑わいをつくっています。

■博多駅前マルシェは、お洒落でなければならなかった。

〈橋爪〉駅前マルシェですが、福岡県内のいろんな生産者や加工会社さんなど地元で我々とつながりのある面白いところに声をかけて九か所、路上の市を営業しました。実施したのが十一月の十四・十五日と二一・二二日、何れも土、日です。営業時間が十時から十七時。ここも売上歩合五％をもらって効果を計測してみるということでやりました。すごく簡易な作りでやってまして、簡易なテーブルに商品を並べてその後ろ側に人が立って営業するというスタイルでやりました。基本は歩道の植え込みの花壇の線から出ない、通行の障害にはならないようにということです。我々こういうアウトプットする場合は都市実験としての機能テストではなく、マーケットの（事業化の）テストでもあると思っています。雰囲気とかで今のマーケットに合ったムーブメントを起こすようなベースを作れるかどうか、デザインとして結構おしゃれだと思うんですけど、やる時に

そういったものを我々は非常に大切にしています。

それでどういう効果が出たかっていうと、先ほどのコンテナの購買者三〇〇〇人、マルシェはかなりの方が立ち寄って一店舗当たり平均三万円を売り上げたらしいんですけど、まぁまぁいい効果を出せたんじゃないかと思います。また出したいと、皆さんおっしゃっておりました。そういう事業プレーヤーの方々がどれだけその町を面白く思ってくれるかっていうのが、今後事業として魅力的に回っていくかどうかのカギだと思っていますので、その辺も都市実験の段階から我々意識しながらやっています。



（図・47） 2015 年「ハカタストリートコンテナ」と「はかた駅前マルシェ」の配置。



（図・48） 「ハカタストリートコンテナ」 車道側のロゴもデザインしている。

■リスクを負って動かそうとする本気の覚悟があるか、そこにかかっている。

〈橋爪〉井口さんの方から、道路上の販売行為が道路使用許可など警察との協議でどうでしたか？ということでしたので、その話をします。

協議会で部会を月一回行う中でかねてより福岡市に入ってもらって定期的にいろんなことを協議しております。そこもひとつ大きいかなと思います。

昨年四月初めからハカタストリートマーケットの話をして、福岡県警察本部に福岡市役所、博多区役所の方が調整に伺うという形を取っていました。実施については博多警察署と当然協議しているんですが、こういう行政協議の中に協議会の原槇事務局長（ＪＲ九州　博多まちづくり推進室長）、福岡地所の重渕部長とか、まちの事業的なキーパーソンが入っていることがすごく大きなことだと思うんですね。事務手続きの問題ではなく、まちとして本当にリスクを負って動かそうとする覚悟があるかっていうのが実はこういう実験においても大きいなっていうのは私は技術者として今回感じたポイントです。

■経験を次に繋ぐ。その用意は出来ている。

〈橋爪〉事務的な手続きでは、道路整備とか道路使用許可とか言うところは担当窓口でどのくら

いの時間をかけてどういうステップで進めるか、細かくアーカイブしていますのでこれはいつでも共有出来ます(図４９)。ぜひ We Love 天神とも共有したいなと思っています。テクニカルなことは大事ですが、その他に、原槇さんみたいな地域のキーパーソンがそういうところに積極的に行って議論するのはすごく大きなポイントだと思っています。

社会実験事業の意味とか今後の取り組みについての質問も前もってありましたのでお話しします。今後に福岡市は、はかた駅前通りの再整備をする予定ですが、博多まちづくり協議会としてはその時に道路空間を自主的に、自律的にどう活用していくかということをかなり議論しています。さっきのコンテナを置けるような場所を作って欲しくて、五か所仮に置いたとしたらどういうふうに運営していくか、事業スキームはどうなるかということを内部でも議論していまして、福岡市とも議論しています。福岡市は誰が責任を負うかというのが最大のポイントなので、そこも含めて協議会では喧々諤々やっています。一社じゃ当然ダメなので、まち全体でどうやっていくかということをやっております。

今回やってみて非常に良かったのは課題の整理が出来たことです。実現・実施していくときの警察を含めた運営上の課題ですね。事業として実施できる体制がどうなってないといけないのか、検討する項目が見えてきたのがよかったと思っています。

コンテナを設置して国内外の来訪者へのインフォメーション機能とか交流機能が果たせて、ＭＩＣＥ戦略の「歩いて楽しい街づくり」にすごく大きな意味があるなというのが、予測以上の大きな反応だったのでこれはぜひ実現したいと皆さん協議会の中でも、やってる最中からちょっと熱くなったところではあります。

空間デザインとしてはこれから福岡市が発注する専門家がやっていくんですが、今回実施した中では、既存のＪＩＳ規格のとれたコンテナを真っ白に塗ったり、前にイベントで使った木製の輸送用パレットを使うとか、コストを掛けずにデザイン的にも抑えるような形で実現したという次第です(図・５０，５１)。

■マーチャンダイジング、リーシングのリアリティが、恒常化には欠かせない。

〈橋爪〉ストリートコンテナの今後の展開ですが、こういう議論の中でＭＤとかリーシングっていうのは箱が出来たり、場が出来たり、仕組みができた後で、一番最後に議論されることが多いですが、我々はそれは問題じゃないかと思っています。今回もまだどういうスキームで出来るか分らないんですが、どういう機能、用途そしてお店が入ったら良いのか、どんなお店でも良いわけではなくて、ここにピッタリ合う店はどんな店か、そんなことも議論しながらじゃあ本当にリーシングできるのかっていうのも、実際に目途を付けねばならない。大きな商業施設を作る場合は当然、どんな店を入れるか、そこは最初にコンセプトを組むんだけど公共空間の活用の時にはスキームのみが優先的に議論されることが多いように思います。そうではなく、道路上の店でもそこにどんな店が入るのか、どういう運営をしていったら色気がでるのかっていうところも並行して詰めていけたら良いんじゃないか、というのは協議会の中で議論しています(図・５０)。

改善点としては、コンテナの利用者がすごく多かったので、まわりにベンチがあったらすごくいいなと思いました。今後の整備に向けて今後福岡市さんと協議したいと思うんですが、スペースを空けてもらえばベンチとか置けるし、積極的に皆さん利用するなというのが今回は見えました。コンテナの設置数もぜひ増やしたいと思っています。

ストリートマルシェの数も増やして、通り全体のイベント感を出せるように出来ればいいなと思います。

今回のプロジェクトではギリギリのスケジュールで動きましたので告知期間が取れなくて、実施するのみになってしまいました。来年度実施するんであれば、もうちょっと改善してうまく広報の仕組みを作っていけたらもっと意義が高まるんじゃないかと思っています。

調整先等

申請内容	窓口	調整先	かかる時間
道路占用許可 （植栽帯含む）	博多区 企画振興課・ 経観文局 MICE推進課	道下局・路政課 博多区・維持管理課	
道路使用許可	博多区 企画振興課・ 経観文局 MICE推進課	博多署 福岡県警	2～3か月
みどり空間の現状変更	住都局 みどり政策課 （都心再生課）	住都局みどり管理課 みどり推進課	
飲食提供	博多区 企画振興課・ 経観文局	博多区・保健福祉センター衛生課	
道路内における建築物の制限及び確認	住都局 都心再生課	（44条）・住都局建築指導課 （建築審査会必要） （85条）・住都局建築指導課 （6条）・住都局建築審査課	1.5か月
景観法に基づく届出	住都局 都市景観室	－	
屋外広告物の許可申請	住都局 都市景観室	博多区・自転車対策・生活環境課	

（図・49） 事務的な手続きでは、道路整備とか道路使用許可とか言うところは担当窓口でどのくらいの時間をかけてどういうステップで進めるか、細かくアーカイブしている。これはぜひ We Love 天神とも共有したいなと思っている。



（図・50） 2015 年「ハカタストリートコンテナ」



（図・51） 2015 年「はかた駅前マルシェ」

■協議会の活動は、道路だけに納まらない。

〈橋爪〉本当は並行して同時期にやろうとしていた企画・事業がありました。実際にはひと月早く、「ハカタリノベーションカフェ」を十月一日から三一日まで開催したんですが、これも博多まちづくり推進協議会の活動です。博多のまちを考える1か月というので後背地の古い空きビルの一階を所有者と交渉して協議会が借りて、カフェ、ブックショップ、物販店舗とし、まちを考えるワークショップ、展示会、マーケットを開きました。都市のなかで団らんや議論ができるような場を作っていきたいなっていうのを協議会で思ってまして、そんなことも昨年度から実施して今年度も二回目やっています。ここも出店するときには単に「街づくりだからみんなボランティア」ではなく、出店者からは売り上げ歩合一〇%とか場合によってはいろんな事業として回っていくような形にしていきたいなと思って活動しています。

内部空間の設えですが、荷積みに使うパレットだけを三〇〇枚買って、三〇〇枚で三〇万円程度なんですけど、町の人たちと協議会のメンバーが一緒になって組み立てて、お金を掛けずにやっています。そこに店舗が入って、売上歩合をもらって、どうやって継続的にできるかっていうのを協議会としてはまさに実験してる最中だという感じです。ここはたまたま、中庭があったので、そこもうまく利用をして頂いております。夜はカフェとして良い感じで皆さんに使って頂いています。マーケットと販売とかを週末やって頂くし、展示会は都市の駅前を考えるとか、リノベーションによる活性化とか、いろんな展示をしながらそういうのを町の人に見て頂くようなことを1か月間、トークも交えて開きました。「福岡市の整備の方針」とかもここで紹介していました。三〇日間毎日イベントやってまして合わせて四〇本ぐらいやりました。それもほぼ、協議会に関わっている、例えばゼネコンさん、企業さん、ウチもプレゼンテーションしましたし、福岡市が持ってる開発計画のプレゼンテーションをやるという場面を作り、町で活動する人が博多のまちを考える機会としました。こんなことをやりながら並行してコンテナもやっていくという、一過

性のなにかではなく一連の流れとして博多まちづくり推進協議会としては実践していけたらいいなと思っています。その背景としてどういうまちとか、まちの行動空間をどのように利活用したいかというのは、協議会で考えて資料を皆さんと一緒に作って、それを持って福岡市と協議をして今後の整備にあたって具体化していこうとしているところです。

【質疑応答2】

〈尾辻〉最初の梅本さんの構想から実現に至る街づくりの話と、それを受けて We Love 天神、博多まちづくり推進協議会のトライしてる現状を話して頂きました。今ちょっと悩ましいトライをしてる部分というか、実践のっていうか、ほとんどマーケティングを含めたところでの実践ということで、三者三様のアプローチがあったわけですが、この後全体を含めた意見交換に移りたいと思います。司会を九州大学の坂井猛先生にお願いします。

■街なかでプライベートをさらけ出すことに、日本人も慣れてくる。

〈坂井〉最初に都市のオープンスペース、屋外空間と日本人の生活習慣の関係についての問いかけです。外を楽しむ習慣がどうも日本人にはないのではないか。屋内だったら結構賑やかな場所が出来てて、イオンに代表されるようなショッピングモールが出来たりしてそっちの方でみんな楽しんでる。天神・博多もそういう傾向が少しずつ出てきていないか。これは日本の特性なのかそれとも何か他の要因があるのか、これまでの作り方が違っていたのかもしれない。そのあたり福岡ではどう考えているのか、という井口さんの問いかけが在ります。このあたりの話しは博多、天神、いずれもお話しがあまり出てなかったようです。そのあたりから話してください。

〈榎本〉日本人は恥の文化と言われてて、家族以外のところでプライベートをさらけ出すことは苦手じゃないかと僕も思っていました。でもそれは違うと最近思い始めています。

ひとつのきっかけは富山のグランドプラザです。駐車場とデパートの間を結んだ大きな広場のところで、彼らはそれをすごく使い倒しているんですね。富山県民は、僕も新潟の出身なのでよく分るんですけど、雪国の人ってすごく内向的なんです。それがどんどん外で楽しんでいる。

その理由を担当の方に聞いたら、最初は誰も使わなかったですと。でも使い方が分らなかっただけで、最初にまちづくりとやまの方々が積極的に使い始めたと。スタバのコーヒー飲んだりだとか、アップルのアイパッドやったりとかしてると、「あれカッコいいね」とみんながやり始めるようになる。誰かがやっているとみんな付随していくのであんな感じになってるんですよと仰っていました。福岡の人だったらもっとやれるんじゃないですかという話を頂いて、最初の一歩目がみんな堅いだけで、きっかけさえあればやるんじゃないかなと思っています。

最近はハロウィンとか、ストリートパーティーとか、去年の秋には博多まちづくり推進協議会と一緒に「モビ天×モビ博」という公共交通の利用促進の催しをやっています。それらのイベントでも誰かがやり始めるとみんなやり始めたりするんです。みんなやりたいけどやれてないのが現実なんじゃないかなっていうのが個人的に思っているところです。

〈福田〉福岡は屋台文化ですよね。道路占用の中で屋台っていうのは特殊中の特殊です。条例で、屋台営業者が明確に位置づけられていて、その方が許可申請しなければなりませんし、設置後の有効幅員などのハードのルールも厳しいです。要は道路をどう使うかの使い方の問題ですよね。

屋台は夜だけですけど、よく言われるのが屋台が出るスペースって昼間は空いてるじゃないですか、だからそこを使えないか。出口[1]先生は台湾なんかは朝から昼から全部屋台のお店は開店してますよねと、そういう話をよくされていました。そういう可能性が他の都市にはないことだけど福岡には可能性があるのではないかという話ですよね。博多の方はどうでしょうか

〈橋爪〉体験出来る環境がまだまだ少ないんだと我々思うんですね。はかた駅前通り西手も現状、ビルの一階が外に向かって開かれていない、今のような内にこもる状況はたぶん提供する側の課題だったりして、外に開いていて楽しめるシチュエーションを機能も含め丁寧に作れば、これも良いなということになるんじゃないですかね。今の感性とか価値観にあった形でアウトプットが出来たら多分利用する人もたくさんいらっしゃるのかなと思います。

〈原槇〉慣れていくと人が入ってくるし、買うようになるし、座るようになる。博多の駅前広場も今年の天神もそうですけどクリスマスパーティーやればあれだけ外に人が、あの寒い中に滞留して集まるんですね。見せてあげて、本当にちゃんとやっていけば、いろんな人が経験も積んで精度も上がっていきます。行政との協議もどんどんどんどん角がとれてくるというか、こうやっとけば大丈夫みたいなのもどんどん経験して、警察の方も理解があがってきますし我々も上がっていくし市の方も上がっていくと思うんですね。

■イベントはお祭り。それと日常とをごっちゃにして考えて良いのか？

〈井口〉もう一発論点を突っ込ませてください。社会実験っていうのは旭川買物公園以来もう五〇年やってるんですよ。それを今でもやってて、社会実験はだいたい成功するんです。うまくいきましたという話ばかりで、失敗してこれはダメですというのはないですよ。それは何故かっていうと、日本人はお祭り大好きだから。イベントっていうのはお祭りなんですよね。だから警察もまぁ祭りならいいだろうという免罪符になって、許可が出る。人も集まってくる。出店も一日、二日くらいは損得抜きで協力する。それと恒常化っていうのは全然別ですよね。主催する方もそうだし、させるほうもそうだし、店を出す方も別です。イベントをやって市民の皆さんに慣れてもらう、そうすれは普通にやることにつながるだろう。ということで、もう五〇年各地で社会実験やって来ました。それでも普通にはなっていない。出来ないですよ。イベントと実際とは全く条件が違うのだから。

天神と博多の話しに戻りますが、イベントでやってきた結果、恒常化、普通に毎日やる、そういうことが出来そうな何かが見えて来てるでしょうか？

僕は福岡で出来ないなら日本中出来ないと思っています。今日は皆さんのお話しを聴いてその思いを新たにしました。だから福岡に聞きたいんですよ。福岡が一番可能性ある。屋台文化が在る、西新のリヤカー部隊が在る、中央公園やパッサージュ広場などすでに一部ではやっている。今日話聴いててもそうです。その辺もう一回振り返ってどうですか。

■ごく当たり前に、路上のカフェ、路上の市場が、福岡・博多では開けるか？

〈坂井〉そうですね。コメントちょっと頂きましょうか、恒常化の可能性はあるやなしや。普通

---

[1] 出口敦：建築学者（都市研究）、都市計画家、アーバンデザイナー。東京大学大学院新領域創成科学研究科・教授。元九州大学大学院人間環境学研究院都市建築学部門・教授。

に恒常化。要するに普通にやるとして、お祭りを外して。

〈福田〉パルコの横の福岡駅通りの取り組みを先ほど紹介しました。僕も正直、天神の中でここで道路占用が恒常化できなかったら、もうたぶんどこでも無理だろうと思います。幅員もそんなに広くない、車なんかほとんど入ってこない。業務用の荷捌き車はお昼から夕方八時までは通行止めになっていて、パルコとかソラリアの施設の方なんかがきちんと話を付けて午前中で全部荷捌きが終わるような状況になっている。そういうことで本気で道路空間を楽しく使おうと様々な道路占用に挑んだんですけど、なかなか警察のハードルが高かったのは事実ですね。

もうひとつは梅本さんからお話の合ったパッサージュ広場です。これも公開空地側はかなりイベントとかで使われるんですけど、道路側には出てはいけない雰囲気がありますね。道路占用してるのはお祭りの時に、山笠がはみだしてるくらいじゃないですかね。

メルヘン広場もそうですね。道路占用出来てるのは、どんたくと山笠だけですね。ステージを置くのもどんだくと山笠だけはオッケーで、僕ら天神でも音楽イベントみたいのがあるんですけど、ステージは置けない。だからそれくらい道路占用のハードルが高いなっていうのが僕の今の実感ですね。

〈榎本〉恒常化するときに制度側のところでどう担保するのかっていうのがすごい問題だと思うんですけど、ユーザー側からいくと僕は結構可能性があると思っています。なぜかと言うと警固公園がリニューアルされる前は、あそこは浮浪者がたまるような危険な場所だったんですけど、今は若者たちが夜九時十時まで座ってコミュニケーションしてる訳ですよ。なんか良く分んないけど賑わってるんですよね。パブリックのスペースの使い方が、単純にお茶を飲むとか、たたずむだけじゃなくていろんな使い方があると思っていて、たぶん空間の設えをニーズに合わせてちょっとずつ僕らも変えていかないといけないでしょうし、求められてるものを提供していかなきゃいけない。それはソフトなのかもしれないしハードなのかもしれない。今すぐには答えはでないですけど、路上で何かするというニーズはすごくあるんだと僕は思っています。

〈橋爪〉恒常化の定義ですが、「常に使っていける場所が在る」という状態が恒常化と言うのであれば、それは今でもあるんじゃないかと思います。その一方で道路占用する箱モノをそこに置けるかどうかというと、いろんな議論がありますし、クリアしないといけないハードルがたくさんあります。それは公園の中に置くのでも同じことが言えます。箱がなくてですね、そこを恒常的に運営してなにかを続けてやっていくのであれば、それは多分可能だと思います。博多まちづくり推進協議会では西日本シティ銀行本店の裏に在る明治公園で、何百人か集めて映画上映会をやったんです。事業スキームと、公共的な位置づけで何を担えるのかということが行政との間できちっと担保出来ていれば、恒常的に公共の場所を使うことのハードルは意外とクリアできるかなと思っています。ただしそこにハードの箱を作るとなると、もう一個別なハードルがあるなと思っています。

〈原槇〉社会実験をどうやったら警察も納得していただいた上で、実施できるのか、運営も最近はすごく模索するようになっています。

植栽花壇のラインに合わせてストリートマルシェを並べたという話をしましたけど、仮にラインから外に出せても出さなかったんじゃないかという気はしてるんですね。なぜかというと、警察からいつも言われるのが「今まで在った歩行者動線を消したら駄目よ」なので、じゃあ「今まで動線がなかったところ」だったら文句言わないですよねっていうアプローチも逆に仕掛けて、植

栽帯と植栽帯の間で実現したわけです

マルシェの話も例えば「月一回、この日」とかにしていけばどんどん人も集まってくるし、皆さんそれを楽しみにしてお見えになるんじゃないかって話が出ていますし、先ほど橋爪さんから話があった通り次やるためのっていうのをずっとやっていくことが、結果的に恒常化に踏み込めるんじゃないかという思いは常に持ってます。

このまま社会実験で終わっていいか、一年に一回の社会実験ですっていうのは、協議会がやっていてもいずれ僕らは疲弊していくので、多分どっかで終わってしまうんですね。先ほど言われたとおり。恒常化できるスキームはそういう意味で一〇％取るとか、年間あの建物を維持するのに僕らからすると一〇％もらえばどれぐらいでペイするのかとか真剣に今考えてます。自分たちで作って、常設じゃなくても年間何回まわればペイするのかとか、そういうのは考えていて、エリアマネジメントを軌道に乗せることで、今までの社会実験の殻を破りたいという思いは持っています。

■お祭りのイベントには限界がある。公共空間を、稼げる場所に変えていく。

〈井口〉協議会の話を聞いて僕はひとつ可能性を見た思いです。要は道路占用にしても歩行者専用にしても法律変えればいいんですよ。で、法律を変えるのはみんなが変えたいと思うから変えれるんですよ。この法律邪魔だと。それを言うのはユーザーでも良いし、あるいは事業主かも知れない。どっちかが言えば良いんです。ユーザーがそういう動きを自分で作るっていうのは難しいからやっぱり事業主ですね。事業主がそう言えるのは、ちゃんとお客が、つまりユーザーがつくかペイするか、支持するかっていうことですね。今日話聞いてると、協議会がここでやりたい、事業としてやるということがあったから役所もその気になって動いて、警察もまぁいいでしょう、しょうがないでしょうということだったわけですよね。要するにちゃんと責任を持って事業をやる主体が「私がやりたい」と言うことが決め手。これは本当は個人商店でもいいはずですけど、今はそこまでは言いません。要するにやるという確かな人がいればやれるというのを今日感じたんです。それが博多まちづくり推進協議会と言う立派な組織だったわけですね。でも協議会の年一回の催しだとこれはまだ足りない。お祭りではなくて、毎日普通に営業するという恒常化には、ちゃんと事業として責任を持つ、わしはこれで食うんよと言う人がいないと出来ないと僕は思いますが、その可能性はどうですか。協議会の実験はそこを狙ってやったんだということですが、この後どういう展開が考えられるでしょうか。

〈原槇〉そうですね、協議会としては単純にそうできないところが在ります。会員が一六〇の団体から構成されていて、しかも福岡地所さん、西日本シティ銀行さん、ＪＲ九州もいて、結構それなりの会社が入ってて月に一回は部会があって必ず集まって、そこの場で決定したことをちゃんとやるっていう。見方を変えると堅い組織ですね。意思決定を踏んで進めているので、誰かが言えば決まるというのではないんですね。例えば私事務局長ですけど、「俺こうやりたいんだけどこれでいい？」と言っても「いや部会はそう言ってません」って言われたら私がどう言おうとやっぱ出来ない。逆にそんな組織なんで福岡市にも支援して頂けてるっていうのも私感じるんですね。要は地域の総意として受け止めて頂いてる。はかた駅前通りの再整備の提案をしてるとさっき話しましたけど、それもやっぱり地域の総意として持って行くので行政にも受け止めてもらっているんだと思うんです。どこか特定の1社だけが引っ張っていくと、どっかの企業のためにと

なってしまうので、なかなか話は進まないと思うんです。

〈井口〉そうするとイベントになっちゃうわけですよ、一時的な、お祭りみたいな。誰か一人の個人の経営じゃないと恒常化にはつながらない。お祭りイベントを突き破らないことには日常化しないと思いますよ。

〈橋爪〉博多まちづくり推進協議会は法人格のない任意団体ですので、協議会が場所を貸してそこで収益を挙げるっていうのが会計上難しいわけですね。まさに今その議論をしていて、じゃあ協議会とは別に、少人数でも有志が集まって協議会と連動しながら会社化して、そこが実際の事業を具体的に回していくとか、そういうスキームを含めて今議論してる最中です。

■ここは、エリアマネジメントの出番かな、それも強力な。

〈原槇〉札幌のエリアマネジメントが多分それに近いイメージかな・・・

〈福田〉札幌はまさに会社経営的にやっていますね。

〈井口〉儲かる事業であることが前提ですよね。リスクもあるけどちゃんとやれば事業として継続出来る。そういう事業が成立しそうな可能性を今日は見せてもらった気がします。

エリアマネジメントの事業にするのが今一番やれそうなことだと思いますけど、そういう事業の場として道路空間を獲得する。さらに公園、公開空地、アーケード。そういう都市の歩行者空間をトータルにマネジメントする市民の組織が We Love 天神であり、博多まちづくり推進協議会になれば良いんですよね。その下で会社とか個人とかがカフェやマルシェを経営して事業として成立する。そして街がどんどん楽しくなる。だからエリアマネジメントの道路使用は許可を取るんじゃなくて市民の権利として取る。もともと道路の自由な使用は市民の基本的な権利に属するという原則が、ないがしろにされているんじゃないでしょうか。

福岡は長年かかって道路構造を歩行者優先として整えてきた先進都市ですから、ここでも是非先陣を切って欲しいですね。道路法や道路交通法だけでなく保健所の壁もありますし、容易ではないですけど、福岡にはやって欲しい。要するに法律変えないとね、もう先はないと僕は思うんです。イベントでしかあり得ない。

〈福田〉おっしゃる通りですね。

〈原槇〉札幌みたいに地下街の両脇が要は道路じゃなくて広場の条例が適用されて、そこであげられた収益がエリマネに還元されるっていうそういう仕組みがないと、やっぱ根本的には難しいということですかね。

〈福田〉札幌は非常にグレーなところを扱ってるんですよね。セミパブリックな領域ですね。札幌は市が表に出てこないんですけど市が所有している財産部分を貸し与えて、そこを活用して町のための事業を実施しようということですよね。福岡では、それは今のところないですよね。それがいいのか、やってることは同じなんですけどプロセスが違うだけですかね。僕は、要は町が稼げばいいじゃんと思うんですけど。

■公共空間の活用が、中心市街地活性化のカギだ。これは日本全体にも言えることだけど。

〈坂井〉最後に福岡全体を眺める形で一言ずついただきます。空間のお話と実際にモノを作り上げていくお話、さらに人相手のお話がいくつかございました。これから今後どういうふうに福岡の町を発展させていくために自分がこうしたいっていうことでも結構です。何か希望を述べて頂

いて終わりにしたいと思います。

〈橋爪〉現状、公共空間っていうのは町の中で最も活用されてない場所です。民地は常に活用されていますので。これは日本全体にも言えると思うんですけど、福岡市においてこの使われてない、何も生み出してない場所を事業として回し、公共空間を活用することで、地域課題を解決する動きに還元していくっていうのが、最も街を活性化させる可能性があるなと今思っているところです。

〈榎本〉僕は梅本さんが「都市は歴史の集積だ」言われたように、僕らも集積を途絶えさせてはいけないなというのが一つと、あと去年モビ天×モビ博で連携しましたけど、天神と博多の連携もう少し強化したいなっていうのが個人的には思うところです。

〈福田〉要は博多と天神とですね、切磋琢磨することだと思うんですよね。天神は博多には負けたくないし、博多が頑張れば天神も考えると思います。

〈原槇〉基本的には私も同じだと思います。さらに言えばお互いのノウハウを吸収しあってやればいいなぁと思っています。それが福岡市全体の公共空間の使い方含めて、エリアマネジメントのレベルを上げることにつながっていくと思っています。博多はどちらかというと山笠とか、どんたくとかいうのがどうしても表に出てきやすいので、私たちはどちらかというとそういう歴史文化みたいなところを大切にして磨こうかとか、そのようなところで天神との違いを出すことで福岡市の中でもいろんなまちがあるっていうのを見せられるんじゃないかなと、そこはちょっと強調していきたいなと思っています。

〈梅本〉私ははかた駅前通りの協議会が合体するまで十年間アドバイザーやっていました。博多駅前もやっていましたし、ＪＲ博多駅の第一回目のプラン作りは実は私どもでやりました。その時のコンセプトが今、結構受け繋がれているなと思いますけど、その当時は天神一極集中で博多駅はもうひとつさえないというのはおかしいですけど、天神の商業とは差が在りました。それがここ数年で様変わりしましたよね。天神と博多がお互いに栄えて全体を盛り上げていくためには、行政だけではなくてそれなりに地元の方のエネルギーがどうしても必要だと思いますので、今日お話があったような活動は重要で、是非続けて頂きたいと思っております。

〈千葉〉大阪市は平成二七年全国で最初の道路占用許可の特例に関する条例を施行しました。条例は作ったんですけど実際にはある一か所だけ、梅田の一番地価の高いとこだけでしか動いてないのが現状です。もっと一般的なところでは動かないんです。大阪はご存知のように地下街が発達しておりまして地上は楽しく歩ける町じゃないんです。だからこういう条例の出来た機会に、地上を楽しく歩ける街をぜひ作りたいなと思ってるわけです。そういう意味で今日福岡の話を聞くのを非常に期待してきたんですけど、先ほど福岡は屋台文化の町とおっしゃったんだけれども屋台文化の町であっても、なぜこういうことが進まないのか。福岡で出来なければどこも出来ないと井口さんが言われる通りだと思うんです。屋台文化の町だと警察なり行政なりがもっと柔らかいのかなと思って期待していたんですけど、まだ聞き取り取れてないとこが在るのかもしれませんけど、やっぱり壁が高い。それでも公共に任せるんじゃなくて地域がやるということをもっと重ねて、我々に是非いいメッセージを伝えて頂きたいなと思いました。

〈坂井〉今日は日本人の生活習慣の話から入りまして、福岡の歩行者優先や道路使用の恒常化に向けての準備は少しずつ整いつつあるということ。ただ法規制がまだいろいろあるのでそこをクリアしなきゃいけない、いろいろ調整もしつつあるという楽しいお話。切磋琢磨、連携、吸収と、

そういったノリで福岡の町づくりやっていますし公共空間の活用について何でも出来ることはやるというお話し、それから忘れちゃいけないのが交通計画であるというような大事なご指摘も前半の梅本さんのお話しで頂きました。今日は六〇年代以降の福岡の街づくりの歴史を知ることで歴史の連続性を認識することのたいせつさを知ったいい機会じゃなかったかなと思います。地上の街を楽しく、これを福岡発にできるような、そんなノリに今日の会がそのスタートになればいいなと思いました。

＊本インタビュープロジェクトは、ＪＵＤＩ公募型プロジェクト二〇一四，二〇一五年度の助成を受けて実施しました。特記以外の掲載写真はすべて梅本氏提供。会場：福岡市中央区大名「松楠居」








上段左より：
橋爪、原槇、福田、榎本の各氏。
中段左より：
坂井、尾辻、梅本の各氏。




■インタビュー参加者■（敬称略）

梅本正紀（うめもと まさとし）

一九四〇年福岡県小倉市（現 北九州市小倉北区）生まれ。九州大学工学部建築学科卒業。竹中工務店設計部勤務を経て、環境開発研究所、同常務取締役、顧問。その間九州大学工学部建築学科非常勤講師、福岡県まちづくりアドバイザー、長崎空港将来構想検討委員会委員、日本都市計画学会九州支部幹事、同評議員、再開発コーディネーター協会総務委員等。

日本都市計画学会功績賞、再開発コーディネーター協会高山賞、同功労賞、福岡市、佐世保市都市景観賞等受賞。

主な仕事に福岡市都心構想、歩行者自転車交通調査、都心部歩行者自転車交通調査、天神Ｔモール、荒戸モール、博多駅 前モール、市役所周辺モール等設計、福岡市千代地区市街地再開発事業、天神地区市街地再開発事業、長崎市千歳地区市街地再開発事業等。

〈クロストーク・パネラー〉

We Love 天神協議会

福田忠昭　地域プランナー　ローカルアンドデザイン㈱代表取締役

榎本拓真　プロジェクト・プランナー　合同会社 福岡アーバンラボラトリー

博多まちづくり推進協議会

原槇義之　博多まちづくり推進協議会事務局長

九州旅客鉄道株式会社事業開発本部博多まちづくり推進室長

二〇一六年四月より九州旅客鉄道株式会社 久留米駅長

橋爪大輔　建築家、プロデューサー　㈱ダイスプロジェクト所長

〈司会〉

坂井　猛　九州大学新キャンパス計画推進室教授。九州大学大学院人間環境学府教授。

尾辻信宣　建築家　合同会社Ｇ計画デザイン研究所 代表社員、UDCIC（アイランドシティ・アーバンデザインセンター）ディレクター。ＪＵＤＩ（都市環境デザイン会議）理事

〈インタビュープロジェクト　主催者〉

井口勝文（代表）　千葉桂司

新田裕司　ＪＵＤＩ（都市環境デザイン会議）九州ブロックブロック幹事

ランドスケープアーキテクト、再開発プランナー、㈱アービーカルネット代表取締役

④　インタビュー（2016・01・25）

越谷駅東口「駅前交通広場」は、ここが新しい中心市街地です

栗原　裕

■「駅前再開発」でつくった広場です。

〈栗原〉二〇一二年にオープンした越谷駅東口第一種市街地再開発事業で作った駅前交通広場を中心に話し進めます（図・1～6）。井口さんが言う広場とはちょっと違うかもしれません。駅前広場ではなくて駅前交通広場なので、人も居るけど車も通る、バス、タクシーもあるという「駅広」の話をします。

〈井口〉それはそれで日本の場合非常に大事ですから。

〈栗原〉実はここの駅前広場の区域は駅前の区域全部じゃないんです。都市計画決定では南側はバス停を含めて越谷駅前線という道路なんです。

南側のロータリーの南側部分に都市計画道路があり、東と南から駅前広場に入ってるという形をとっています。その道路部分は、元々は対面交通で駅前を南から東へ通過する車線があったんですけど今回の計画で通過交通で遮られない一体にまとまった駅広にプランを変更しました。だから東側から駅前広場に入ってきた通過交通はそのまま通過して行けますけど、南側から入ってきた通過交通は駅前広場の中で回転して東側に抜けるような設計としています。従前は対面交通で駅広の脇を通るような使われ方でしたが道路を含めて一体的な駅広に変更しました。

また、新しく作った北側のロータリーは、車は市役所通り線からのアクセスのみで、北側から入って来る道路は歩行者専用（荷捌き車両と警察車両を除く）にしたので一般車は入れません。

場所は東武伊勢崎線の越谷駅です。ＪＲ武蔵野線南越谷駅で乗り換えて次の駅が越谷です。市役所も近いので越谷市のいわば玄関と言える駅です。この先の北越谷駅の広場もこれができる約十年前の二〇〇一年に僕の設計でオープンしています。

駅前広場整備は再開発事業で実施していますから、目的としては商業の活性化等も含まれています。再開発推進協議会が１９９０年に出来て、二〇一二年が竣工なので、竣工までに二二年かかっています。

〈井口〉まさにバブルくらいましたね。

〈栗原〉途中でいろいろとありました。途中でキーテナントが撤退してしまうなどなかなか動かない地区でしたね。

■駅前交通広場という道路。

〈栗原〉実は駅前交通広場は広場ではなく道路なんです。道路ということは道路法、道路法関連法、道路交通法、道交法関連法等の法律が全部適用されて、なんかいじるとなると道路管理者は警察の交通規制課に協議をしないといけない。だから駅前広場は、僕たちが漠然とイメージするヨーロッパのような広場じゃなく、実は道路なんだということを認識しないといけない。

〈井口〉ＪＲの場合、ＪＲの所有地と都市側（市）と両方が持っているケースがありますけど、この場合は全部都市側ですか？

〈栗原〉ここは一部東武鉄道の土地がありました。
〈井口〉そこも含めて道路になるんですよね？
〈栗原〉そうなんですが、再開発事業なので土地が買えます。再開発事業の管理者負担金で買って、駅広用地の六分の五は市の用地に変えてます。民鉄協と旧建設省との協定があって、線路側から六分の一の面積を鉄道側が持って、六分の五を都市側が持つこととなってます。そして六分の一に関する整備費は、通常の黒舗装等の一般的な整備費は鉄道側が負担するという協定があります。ＪＲも建運協定（旧建設省と旧運輸省）という協定があって、国鉄時代は四分一負担だったんですけども、ＪＲになって民鉄協と一緒になって六分の一負担って協定になってます。
ただ痛し痒しで、道路特別会計では東武鉄道用地には補助金が使えなく、都市側の六分の五の分しか補助が使えない。今のまちづくり交付金等だとたぶん補助がつくんだろうけど、道路特会だと使えなかった。だから六分の一部分は東武鉄道から黒舗装とかの費用をもらって、差額は市が負担するので、積算作業が面倒くさい。実際には施工しない標準整備費を平米何千円かのお金をもらうために延々作業をやって、面倒くさい。そのうえ六分の一ある構内権の話が絡んできちゃうんですよね。構内権ってのあるんですよ。
〈井口〉なんですかそれは？
〈栗原〉まずはタクシーがどこの会社が入っていいの、入ってきても悪いの。入ってきても降ろしてもいいけど乗せちゃいけないとかっていうのがある。鉄道駅構内の、構内権って昔からありまして、入っていいやつからは鉄道会社がお金を取るんですよ。駅広の内にタクシー入れるのに、月いくらだかわかんないけど。土地が六分の一残っちゃってそこに構内権の問題が絡むんだけど、東武鉄道は今回構内権を放棄しました。
〈井口〉誰でも入れる？
〈栗原〉タクシー会社はどこでも入れる。でないと限定したタクシー会社しか乗せて来て降ろせないとか、客乗せられないってことになるんです。タクシー協会とも調整してます。そういう法的に認められてないだろっていう権利もまだ昔から生きてるんですよ。そういうのも整理していきながらやってく。だからバス会社タクシー会社は当然設計段階から調整してますし、なかなかタクシーもうるさいこと言うから。タクシーは一般車と一緒になるのすごく嫌がるんですよ。

■駅広と周辺の道路とを、一体的に設計しています。

〈栗原〉私たちが担当したのは駅前の交通広場とその周りの道路、これを一体になるよう、まとめて設計しました。
越谷駅前線、市道の七〇〇二号線、弥生長中町線、市役所通り線、県道の越谷鳩ヶ谷線、鳩ヶ谷市が合併したので今は越谷川口線って名前変わってますけど。この５本の道路を全部設計して、再開発区域外の、道路の反対側も一体的に全部整備してます。再開発ってのは大体現道中心線で区切るって原則があるんで、反対側までってときもありますけど、今回は原則に沿ってるんで、反対側については別途越谷市の街路課のお金を再開発組合が頂いて、工事は再開発組合が一括発注という形をとりました。
〈井口〉ここには公開空地に相当するものは無いんですか？
〈栗原〉公開空地は建物の周囲、歩道状になってる所が２メートルの歩道状公開空地で、場所によっては道路の歩道は５０㎝しかなくて、Ｌ型側溝の縁石でほとんど終わってて、歩行者が歩いてる部分は全部公開空地（壁面後退部分）という所もあります。
仕上げは道路と同じようにしています。ただし地先境界石は入れてます。二〇年前くらいに横浜でやった時はタイルを境界関係無しに一面に張って境界は鋲だけ入れてたんですが、最低は真鍮板でもいいから線的に境界分かるようにしろっていうところが多いです。だから、今は同じデザ

インにしても、地先境界石を線状にして入れてます。ぱっと見て管理区分が分かるようにしてくれっていう要望が結構多いです。

■越谷駅前広場は歩行者優先

〈山名〉越谷の東口の広場ね、真ん中にばさーっと歩行者の空間をつくって車を2つに分けちゃった。普通駅広って自動車の広場を一つにしちゃうんですね。それを2つにしたってのは歩行者を非常に大事にした話ですよね。気になったのは、思い切って真ん中にどかっと歩行者の空間をつくったということと、それから周りにある道路を広場に入らないようにみんなぶつぶつに切っちゃって行き止まりにしたとかですね。そういうのは現時点で実際出来あがって5年しか経ってませんけど、評価はどうなんですか？

〈栗原〉道路自体は車を通さない、抜けられないですけど、まったく文句は出てないですね。

〈山名〉東から入って来る市役所通り線、駅広に入ってぐるっと回って出ていく。これはどうですか。

〈栗原〉前は駅広から出て交錯したりしてたのが無くなって、車としては逆にスムーズに通れるようになったからこれも全然クレーム聞いてないですよね。車が割りと円滑に回ってますね、見てる限りでは。駅広の脇を通って北へ昔は通り抜けられたんですね。これ止めちゃったんで最初どうかなっと思ってたんだけど、ここに用のある人しか入ってこないんで、最初から分っててうまく使ってくれてます。そういう意味では車の流し方としてはうまく行ってると言えます。

〈山名〉真ん中は歩行者の空間が、広い広場がありますよね。あそこの使い方はどうですか？

〈栗原〉市にも聞いてるけど、ここは出来て以来クレームはほとんど入ってないみたいです。あそこは、歩廊（屋根）があるんだけど真夏以外は歩廊の下じゃなくて他のとこでもみんな縦横無尽に歩いてます。要はこっから行くのに歩廊はこうだからこう回っていくかっていうと、こっからまっすぐ行ったほうが早いからって、結構好き勝手にみんな歩いてますよね。真夏のすごい暑い日だったら日陰で遠回りする人はいるけど。あと雨の日はね傘さすの嫌だから歩廊の下歩くみたいな人もいるけど。店の前とかちょっと違法駐輪が激しいですけどね。問題なのがそこ消防活動空地になってること。消防車来ても違法駐輪で入れないようになっちゃうとかっていうのはあるんで、なんとかしなきゃいけないんでしょうけど。

■道路を色んなことに使う発想はなかったか？

〈井口〉栗原さん、こういう駅前広場をやられる時に、言われる通り交通広場だからとにかく人と車ができるだけスムーズに快適に動くようにということですよね。それ以外に例えば屋台を出そうとか、市場を出そうとか、商品を周りの店が出そうとか、そういう使い方しませんかみたいな話は全然出てこないですか？駅広をやる時に。

〈栗原〉地元からそういうの使わせてくれって話もほとんど出てこないし、さっき言ったように再開発って言ったら必ず壁面後退してるから、なんかやるなら壁面後退部分でとかね。そういう話なのと、道路管理者側からとか行政からそういう使い方も出来るみたいな話は絶対出てこない。ただイベントとかやる時に、照明が取れない、電源取れないみたいな話は役所も気にしてたりして、ここは鍵開ければ電源を取れるようにしたのかな分電盤から。オープンで勝手に使えるんじゃないんだけど、鍵開ければ屋外電源一〇〇ボルト取れるようにとか。役所の許可取れればそういう電源も引けますよみたいな。イベントって役所考えますよね、常時じゃない一定期間内っていうやつはね。あとはもともとお祭りがあるんで、役所もこれつくったためにお祭り出来なくなったってのは困るからって結構気にしてたんですけど。

〈井口〉再開発事業でやったんですけど、元の権利者かなり残ってるんですか？

〈栗原〉半分くらい転出してます。転出率五〇％くらいじゃないですかね。



（図・３） 越谷駅東口第１種市街地再開発事業　計画平面図





（図・4） 越谷駅東口第１種市街地再開発事業　左：従後 2015 年、右：従前 2002 年　(Google Earth)



（図・1） 越谷駅東口第１種市街地再開発事業　駅前交通広場。



（図・2） 越谷駅東口第１種市街地再開発事業 建築物は第１街区(写真)：51300 ㎡(商業、業務、住宅)、第２街区：19200 ㎡（商業、業務、駐車場）。

〈井口〉権利床をもらって何かやってるんですか？ここは路面店が無いですけど、路面店が在ると無いとでは街の雰囲気が全然違いますよね。普通残留権利者が路面店で残る例が多いんで聞くんですけど。

〈栗原〉権利床もらってスーパーに貸してるとか、権利床で住宅もらったとか、自分で店舗持ってやる人は少ないですね、何軒かですね。権利床でもらったのにテナントを入れてるか、共有持分で持ってて家賃収入貰ってる人も結構います。

〈山名〉お祭りの山車（だし）は両方の広場使ってやるんですか？

〈栗原〉車止めてるのは小さい方の北側のロータリー。歩行者部分とロータリーを全部通行止めして、山車はこっちでやっている。両方止める訳にはいかないので、南側はバス、タクシー、一般車を入れてます。北側は普段は一般車とバスブースが２つだけなんで、バスを一時的に南側に臨時で振り替えれば運行出来るんで。南側はバスがメインで、タクシーもあるんでここを止めてってのは難しいと思います。元々は駅前広場は南側しかなかったんです。北側は駅前広場じゃなかったんです。今の南側に元の駅前広場とほとんど同じ機能が入ってます。北側はなくてもよかったよねみたいな話はあるかもしれないけど、都市計画決定してたのと、一般車の乗降エリアが南側は少ないので北側を作ってゆとりが出来ました。

〈山名〉一般車は広場を使われる方多いですか？車台数多いんですか？

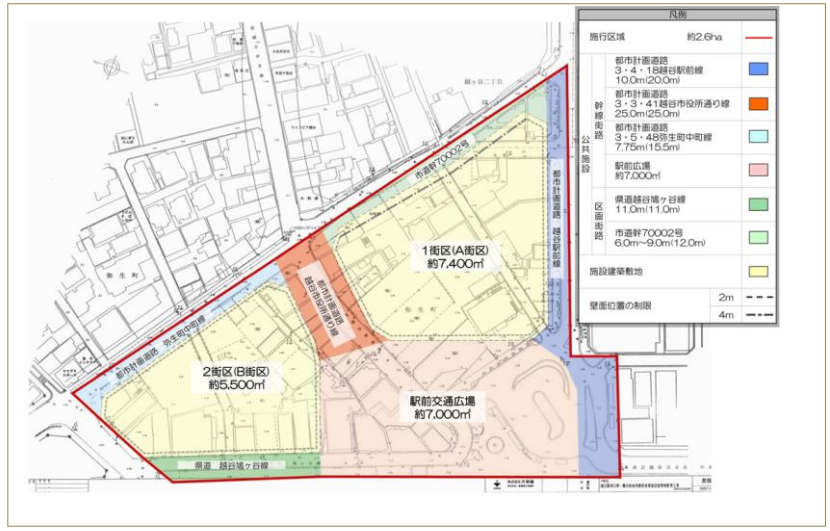
〈栗原〉多いです。送り迎え。

〈山名〉越谷深いですもんね。市街地がね。

〈栗原〉バスもそれなり本数出てるけど、バスの便の悪い地域の方っていうのはどうしても車になっちゃうし。あとは自転車で高架下の月極め駐輪場、結構いっぱいになってます。



（図・5）　越谷駅東口第１種市街地再開発事業　西側第１街区棟から見降ろす駅前広場。



（図・6）　越谷駅東口第１種市街地再開発事業

■建築は二階へ上がる階段エスカレーターと連絡橋を、道路占用物件で押し切ってます。

〈栗原〉駅の出入り口は結構駅広の南の端っこ側に寄っていて、もともとの計画では車両が通る道路が二つの広場をつないでたんですね。南のロータリーと北のロータリーの間に２つをつなぐ道路があって、そこが横断歩道になってた。横断歩道じゃなんだからそこに歩行者のデッキをかけようって話があって、でも地上の改札出て平面で来て、なんでデッキで渡んなきゃいけないんだみたいな話があって。でもＡ街区のビルの２階に入りやすくするには、道路をまたいでデッキでつなぐのが良いみたいな話が最初進んでたんです。その後ロータリーを二つに分けて歩行者のスペースにして、そこをイベントとかで使える広い広場にしたいということになってきた。そうなるとデッキは要らない。

　でも再開発の建物はデッキが付いてくるってことで２階の床価格が高く設定されてて、権利変換計画終わってからデッキが無くなってしまったとなるとつじつまが合わない。

こういうことがありまして、床価格どうすんだって話になって、結局デッキに代わる施設をつくろうということになった。あとで話しますが実はここに屋根つきのエスカレーターがあります。２階に真っ直ぐ上がる階段とエスカレーターが広場の中に出来た（図・７）。

〈井口〉そういうもんが出来てしまったんですね。

〈栗原〉あれは建築側の設計です。ガラス屋根の、いかにも建築家がやりそうな雰囲気出てますが、あれ実は道路付属物でもなんでもありません、道路占用物です。エスカレーターの屋根は建物側がお金を出してつくって、道路占用してます。非常に特殊な道路占用です。本来あんな占用は出来ないんですけど、二階の床を権利変換するときにデッキ付きだっていうことでやっちゃったし、建物の中で入口から二階へ上がるエスカレーターがどうしてもうまく作れないとかって、苦肉の策で市が悩んで、道路占用としたようです。

〈井口〉市役所前通りをまたいでＡ、Ｂ街区をつないでるのは歩道橋ですか？

〈栗原〉またいでるのはこれは上空歩廊ですね。建築基準法第四四条の建築審査会にかける道路上建築物（占用物）です（図・８）。

〈井口〉歩道橋にしてエスカレーターでそこに上げるということにしたのかと思ったけど。

〈栗原〉Ｂ街区は市の駐車場なんですよ。その市の駐車場とＡ街区の施設が行き来できるように上空占用してます。歩道橋だったら少なくとも道路の両側の道路区域内に階段が下りてないとだめなんです。ここは道路側からは歩道橋を作る意味が全くないので、建物側が作った上空占用ってことになってます。

北側から入って来る越谷川口線は県道なんですが災害時の緊急輸送路になっていて、幅員６メートルで車通れなきゃいけないということになってるんですけど、道路区域内に交番が、これも後付けで出来ちゃいまして。

〈井口〉それ道路占用してる。

〈栗原〉そうですね。道路区域は外したかな？どっちにしろ道路用地の中に建てたっていうことで・・・

〈井口〉そこは道路とは分るんだけど、なんの交通標識もなくて、車が入ってなくてそれで人が自由に歩いてるけど、雰囲気は良いですよね（図・９）。

〈栗原〉これはこれでね、別に人が歩いてなくたってこういう空間は空間でいいんじゃないかと思うんですよね。

〈井口〉そうそう、街の中に何も使ってない空間があるっていうのはなかなかいいです。

〈栗原〉実は両端に埋没式の車止めがあって、使用時以外は下に沈めないってことで鍵付きにしたんですけどうまく運用してくれてないんです。常時沈めているようです。ここにＢ街区の荷さ

ばきがある、交番の後ろにパトカースペースあるってことなんで、パトカーと荷さばき車両だけ限定で入れて、基本は歩行者専用道路にしようということでやったんですね。

〈井口〉運用でやってるということですか?歩行者専用を。

〈栗原〉そうですね、規制かけてないです。規制かけてないけど車止めつけて運用でやると。よく言えばファージーという感じですよね。交番があるので大丈夫じゃないかって。パトカーについていえば、警察の要望でパトカー置き場って言ってたけど、結局そこは出入りがめんどくさいってことで、駅広の管理用の駐車場だったとこにパトカーって書いてパトカーそっちに停めてます。いろいろ当初の計画からね、ああでもないこうでもないっていうので変わって来てます。

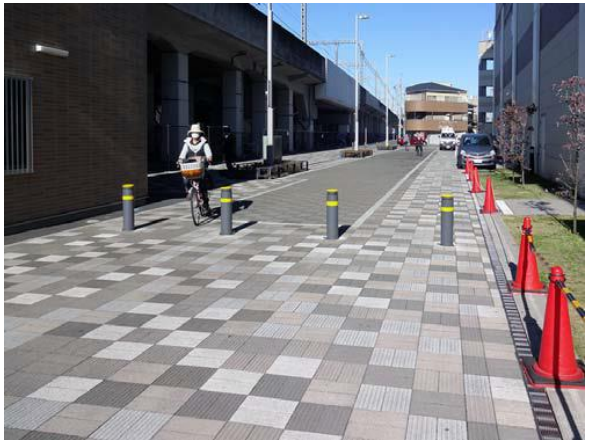


（図・7＊）屋根付の階段とエスカレーター―は道路占用物件。



（図・8＊）　2つの街区をつなぐ歩廊は道路の上空占用物件。





（図・9）県道越谷川口線は運用で（ボラードを付けたことで）歩行者専用道路になっている。人通りは少なく静かな通り。沿道に交番と鉄道高架下の自転車駐車場、B街区の荷捌き用車の出入り口が在る。写真、上（＊）は駅広へ入っていく方向、下は駅広から出ていく方向。

■シェルター、歩廊（屋根）は道路付属物。土木の設計です。

〈栗原〉交通広場ですけど、ほんとは交通ロータリー二つあったらバス、タクシーはこっち、一般車はこっちと分けるべきなんですけど、どういうわけかバス、一般車は両方に入ってます。工事は北側をまず整備して、バス、タクシー、一般車を北側に移してから南側の広場つくるという二工区に分けています。歩行者広場に架かってるシェルターと歩廊（屋根）は道路管理者が持っている道路付属物です。駅からＡ街区の施設に行くまでの歩廊は市が持ってて、あと一般車でもタクシーでも、寄り付きのシェルター、これも道路付属物として市が持ってます（図・１０～１２）。

〈井口〉バスは東武のバスですか？市バスは入ってない？

〈栗原〉東武と朝日交通、東武の子会社ですね。越谷市に市バスはありません。

〈井口〉こういう場合シェルターは、バス会社は負担しないんですか？

〈栗原〉それはまたあとでもご説明します。まちまちなんです。

今バスシェルターってのは、あとの解説でもやりますけど道路付属物とみられるように道路法施行令が改正されまして、駅前とか市役所とか病院みたいな公共性の高い部分の上屋については、道路付属物として設置出来ることになりました。以前は駄目だったんですけど。

越谷の場合はシェルターも道路付属物としてます。横浜の長津田駅のときは、横浜市は「駅前バス、タクシーのシェルターはバス会社、タクシー会社が道路占用でつくりなさい」、駅のデッキから降りたエレベーターから区民文化センターまで行く歩道の真ん中にずっと屋根付けて、それは歩廊として道路付属物としてやりますという判断をしました。自治体によってそのへんの扱いがちょっと違うんですね。

横浜市は今はこの歩廊は道路付属物だから建築確認審査はいらないよ、建築基準法は適用しないよということでした。越谷市は道路付属物なんだけど、埼玉県がシェルター、歩廊も確認申請もしくは計画通知を出せと指導をしてるんで、道路上建築物扱いされています。組合が施工したので計画通知ではなく、組合の名前で一個一個全部確認申請を出しました、十何個も。

〈井口〉「道路付属物」の歩廊っていうんですか？建物につないでるじゃないですか、そういうものを道路附属物に出来ますか？

〈栗原〉構造分離してます。

〈井口〉構造分離してる、でも駅からバス停まで雨に濡れないようにというのは分るんだけど、その先のビルまでってのは許されるんですか？公共性は？

〈栗原〉ビルの駅から渡った所に市の施設が入ってる。パスポートセンター。その裏が市が持ってる駐車場なんですね。あと獨協医大の検査センターが入ってるから公共、公益性はあるよということです。

〈井口〉解りました。占用物件じゃなくて道路付属物。

■全体的に、こだわりの「すっぴんデザイン」です。

〈栗原〉駅広の歩廊とシェルターは全部道路付属物ということで、道路管理者が所有管理してます。だから越谷市の持ち物で市が管理してます。

歩廊とシェルターのデザインは今回はなるべくシンプルに軽く薄くということで、屋根の厚みを１００㎜にしています。今メンテナンスがかなりいろいろとうるさくて。川崎にオールアルミのシェルターがあるので、じゃあ僕も負けじとオールアルミにしたいと思ったんだけど、残念ながら柱だけ鉄になってしまって、構造的に問題があって。梁は全部アルミにしました。

鉄の柱にアルミパネルのカバーを付けて、電気の配線と雨樋が中に埋め込まれてます、見えないところに。川崎のやつみたときは屋根の厚みが２００㎜あって分厚いんです。で、ＬＥＤ照明が

ぽこっぽこっぽこって外付けで付いていて。、越谷はいろいろ工夫しまして、大梁は下に１００㎜程出ているんですけど屋根の厚さ１００㎜なんですよ。最初は「この大梁の外側にパネルを付ける」ってメーカーが言ってきたから、「アルミの梁でなんでカバーしなきゃいけないの」って、梁は見せちゃおうと。だから梁と梁の間にパネル貼り付けてるんですけど、２００㎜の半分１００㎜、大梁を下に飛び出させちゃってます。中の小梁は梁成１００㎜としてフラットに納めてるんでパネルの間に１００㎜の梁が見えてるんですね。という形で屋根は１００㎜の厚さにして上の重たさ感じさせないようにしてます。２００㎜の大梁の先端がずどーんと止まってるとみっともないから斜めにカットしてます。接合部はどうしてもボルトなんで見えないようにいろいろ工夫しています。井口さんもマイナスのデザインと言ってますけど、僕も必要最低限で物をつくっていきたいと。僕は「すっぴんのデザイン」って言うんですけどね。厚化粧で隠してもみっともないだけだから、すっぴんをきれいにしようというような形でいろいろ考えてて(図・１３)。



（図・12） バスとタクシー乗り場に架かっているシェルター。



（図・10）歩行者広場に架かっている歩廊とシェルター。



（図・11）駅舎とＡ街区の建物をつないでいる歩廊。

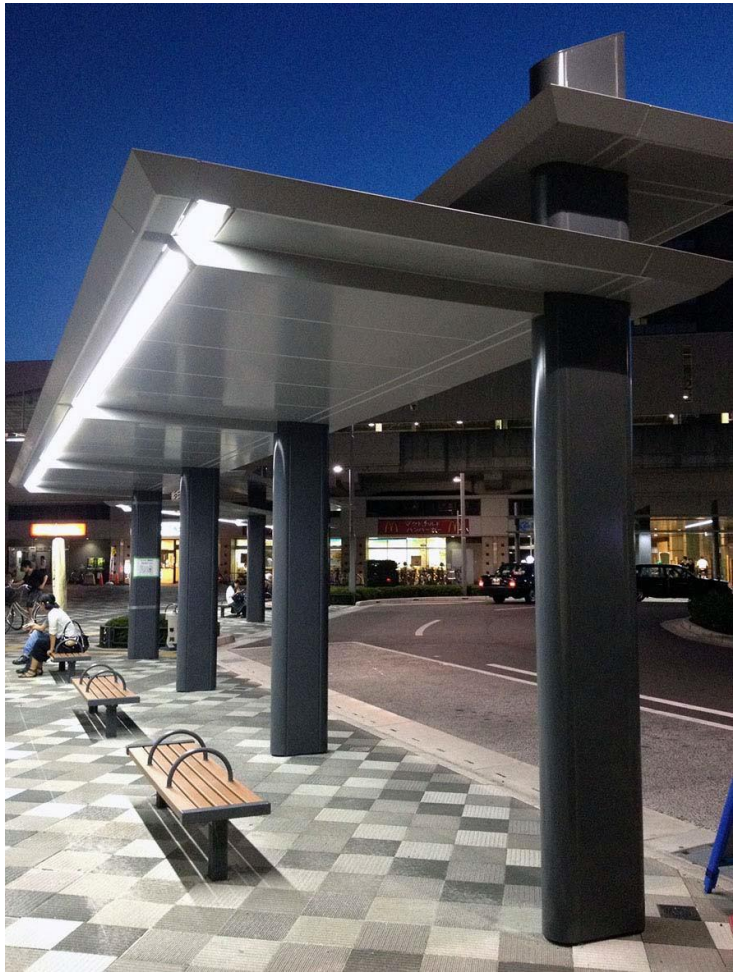
照明も外にべたべた出して付けたらやだから、天井に全部照明仕込んでフラットにして、アクリル板入れてライン照明にしています。ほんとは天井の面を全部光らせようとずっとやってたんですけど、アクリル板が大きいと垂れてきちゃってなかなかうまくいかなくて、ライン照明に変えました。基本はシェルターも歩廊も同じ構造。片持ちのシェルタを二つラーメン構造みたいに両方べたってくっつけたのが歩廊になってるとか。ある程度採光とるのにシェルターと歩廊の間に隙間を空けてるんです。

建築家はガラスをいっぱい使いたがりますよね。ガラス屋根は温室のように夏暑いんですよ。これ日陰になるんで夏結構歩きやすい。もう一つはガラスだと落ち葉とか上につくんですけど、行政の持ち物だと清掃してくれないんで、三年四年したらかすんでますよ、ガラス面が。建築家はできた時さえよければいいっていう発想してる方多いんで、

〈井口〉そうでもないけど・・写真撮るまででって言いますねえ。

〈栗原〉僕らは出来て十年、二〇年、三〇年先のことを考えて設計しているので、「絶対ガラスはやらない」って言ってこういう形にしました。

軒先の屋根の中にライン型のＬＥＤ照明を埋め込んでます。これ結構明るいんです。だから他の道路照明なくても歩く部分はこれだけで十分明るく出来てる。



（図・13）　シェルターと歩廊はスチールの柱をアルミパネルで囲んでいるが、見える所はすべてアルミニウムで構成している。

■景観計画、特に色については控えめにしました。

〈栗原〉景観については公共施設は結構いろいろ考えたんですけど、建築の方は景観あんまり考えないんですね。再開発事業でやってるとこはそれが多いんですけど、事業採算の問題が非常にシビアにかかってくるんで、とりあえず収支、収支でデザイン後まわしみたいな再開発事業が多いです。都心部で有名なやつは別にしても、通常の再開発事業ってのはそうなっちゃってて、特に建物のデザインってそんなに考えてない設計事務所も多いんですね。ほんとは連携してやりたかったし、敷地の外構部分は道路と合わせてやりたかったんですけど、そういうことに建築設計者が乗ってこなくて、公共は公共で単独で突っ走ろうという話になりました。ぼくの考えとしては周りの公共施設が主張するんじゃなくて基本的には建物のバックグラウンドとして公共施設が

在るっていう考えなんで、いろんな意味で色もモノトーンにしたりね。主役になる色合いが自然の緑とか花とかね、あとは歩いてる人の洋服とか車とかで出てくる色で、道路はそんなに主張しない、沈んだ、落ち着いたベースでいいんじゃないかっていうことでやりましたね。

■駅広で乱横断はさせない。

〈栗原〉あといろいろ井口さんは管理されるのが大嫌いだという、殆んどアナーキスト（無政府主義者）だから道路はもっと自由にとお思いでしょうが、駅前広場っていうのはなかなか乱横断が多いところで、真っ直ぐ行きたいのに広場がこうなってるんで、回り道になるからって近道を通る方（車道横断）が結構いらっしゃって危ないんですね。警察のほうも基本的には横断防止柵をつけなさいっていう指導が多いと(図・14)。

〈井口〉すごくこれに力が入ってますね。いろんな組み合わせも考えて。これは当初、「無しでどうだ」みたいな話は無かったんですか？

〈栗原〉ありません。というのは僕自身が付けなきゃおかしいですよって考えです。北越谷の駅広で横断防止のため４０cm立ち上げた低木植樹帯だけにしたら、そこを横切る獣道（けものみち）が出来ました。４０cmでも乗り超えて通っちゃう人がいっぱいいるんですよ。そういうんじゃまずいだろうってんでやっぱりきちんと柵を付けて渡るとこ、渡れないとこっていうのは分けましょうと。タクシー、一般車、バスってそれなりに台数来るんで、安全面は考えざるを得ないなということです。それでデザインは紆余曲折がありまして、最初真ん中に一本と両サイドに一本でその中にバツだったんですよ。某メーカーさんと一緒にデザインしましてこれでいこうって決めましたら、知らない間に某メーカーさんが意匠登録してくれちゃって相見積がとれなくて使えなくなってしまったんでちょっと形変えざるを得なかったというのが今のです。前のやつの方がすっきりして良かったんですけど、ちょっと苦肉の策でやってますね。なるべくシンプルなデザインにしようと、複雑なことはやりたくないよということでやってる。これもスチール、基本的に亜鉛どぶづけにして塗装なんで耐久性が上がるっていうのがあります。





（図・14） 乱横断防止柵は駅前広場では歩車分離を徹底するための必需品だと考えられている。

■今、広場にベンチは置けるようにはなったんですけど・・・役所が・・・市民が・・

〈栗原〉以前の越谷駅広にベンチが在って浮浪者が溜まったり、昼間から缶置いてたばこ吸ってビール飲んでハトに餌やってる人たちが居たんでベンチは作るなって話になった。でもバスとかタクシー待ってる所にベンチないわけに行かないでしょって、バスとタクシーを待ってる所だけベンチを許してくれたんですが（図・１５）、そうは言ってもバスのとこベンチが少ないから、そこの近くの横断防止柵にパイプ二本を付けたんです。全くおんなじやつにただパイプ２本付けただけで、サポーターにしてちょっと休めるようなスペースをつくってる（図・１６）。ベンチにも仕切りを今入れなきゃいけないですよね、浮浪者が寝ちゃうからっていうんで。良い悪いは別にして、入れないと作らしてくれないんでしょうがないからやってますっていうとこですね、

〈井口〉ベンチに背もたれは作れないんですか？

〈栗原〉背もたれは作れます。ただこういうオープンな駅広ですからバスとかタクシー待ってるとか、一般車も来て、ベンチはどっち向きでも座れるってのが良いということで。どっち見なきゃいけないってことだったら背もたれ在ってもいいけど、これはどっち向いても座れるよというベンチです。ここは二時間も三時間もゆっくりする場所じゃないですから、ちょっと十分、二十分の休憩場所なんで背もたれまで要らないだろうということと、背もたれがあると全体的に重くなってくるし景観的にもすっきりするんで背もたれなしっていうものを考えました。

〈井口〉やっぱりベンチとか椅子とかいうのは置けない？　バス停は置けるけど、それ以外に広場の中には？

〈栗原〉最初もうちょっと置く計画をしたら、置かないでくれっていうすごい市の要望があって、

〈井口〉市の道路管理者の要望ですね。

〈栗原〉だけじゃなくて再開発課も絶対駄目だと。

〈井口〉どうして？

〈栗原〉浮浪者の溜まり場になると。酒飲んだりたばこ吸ったりとか。寝るんじゃないけど昼間浮浪者とか昼間暇な人とかが鳩に餌やって、そこいらが鳩の糞だらけになってってのが従前にあったんですよ。その光景が目に焼き付いてるんでまたああなるのは困るというんで、絶対駄目だと言われましたね。

もっとベンチいろいろ提案しました。植樹帯の周りにベンチ入れたりとかいろいろやったんです。でも「それは絶対止めてくれ」って。「じゃあバスとかタクシーとか待ってるの、一般車だって迎えに行くの待ってる間に、このくらい休憩いいでしょっ、だから屋根の下だけ置かしてくれ」ってベンチつくりました。でも今浮浪者いないです。

だからいきなりベンチを置かないとかじゃなくて置いても使い方をどうするかってのを啓蒙するなり、指導するなり、なんか考えるべき話なんだけど、やっぱり行政の体質ですね。

〈井口〉それ市民からも文句が出るということですよね？

〈栗原〉クレームがいっぱい来てたってそういう話ですよね。なんで汚らしいのが駅前にいるんだってクレームがいっぱい来てたってことです。なんだかんだ言っても設計は請け負け契約って契約書で契約してますから。請負契約って請け負け契約ですから、金出すほうが絶対駄目だっつったらそんなことはないって一生懸命言っても最後は折れざるを得ないっていう。

〈井口〉それはそうです。

〈栗原〉折れてます。

■植樹帯も荒らされないように、防御柵でしっかりと守ってる。

〈栗原〉ロータリーのまわりに高木植えさせてくれなかったですね。「管理がやだ」って言われて。島の部分だけ高木入れたんですね。

〈井口〉確かにここ樹が少ないですね。

〈栗原〉なるべく植樹帯つくれるところは作ろうって作ったんですけど、「ここには絶対高木植えないでくれ」と言われた。北越谷の駅広では高木植えたんですけどね、剪定が大変だから十年経つとね、駄目でね。「高木は絶対植えない。ほんとは低木も止めたい」ぐらいのこと言われたんです。「せめて」って言って低木は入れたんですけど、今回は高木入れさしてくれなかった。植樹帯防護柵を入れてるんです、低木植樹帯の周りに。低木の植樹帯って北越谷では４０㎝くらいの高さにしたのですがそれでも踏まれたんで（図・１７）。

〈井口〉あれは植樹帯の防御柵なんですね。横断防止柵じゃないんだな。

〈栗原〉そう。植樹帯の防御柵。低木を守るために入れてあると。東京都には標準品があります。実はこれ４０㎝の高さで場所によって上をちょっと幅広にしてます、座れるように。さっきベンチを作っちゃいけないよって言ったでしょ。だからちょっと疲れりゃ座れるよという風にして、ちょっとやってます（図・１８）。シェルターと防護柵とサポーターで、この前ＪＵＤＩ（都市環境デザイン会議）のパブリックデザイン賞・製品部門の特別賞とブロック賞とを頂きました。

〈井口〉おめでとうございます。

〈栗原〉ありがとうございます。

■舗装材で考えることは、地球環境・点字ブロック、そしてデザイン。

〈栗原〉ここは特に車椅子、目の不自由な方含めた、いわゆる身障者の集まる施設がすぐ近くにあるんで、結構バリアフリーを強く言われまして、基本的に点字ブロックは全面的に入れているということですね。ここを白、グレー、黒みたいな３種類の保水性の平板なんですけど、今透水性とか保水性とか、透水機能が原則になっちゃったんで、石張りとか使えなくなっちゃったんですね。北越谷駅の場合は御影石と煉瓦で張っていい感じで、ほんとは平板とか使いたくないんだけど、国交省が十年前くらいから「歩道は透水性を原則とする」というようなことを言いだして。要は地球温暖化とかの絡みで、基本的には非透水っていうのはなかなか使いにくくなってきて、部分的に東京とかまだやってるとこあるけど、面積でかいからやっぱり透水を使わざるを得



（図・15）　バス乗り場のシェルターの下に設置したベンチ。

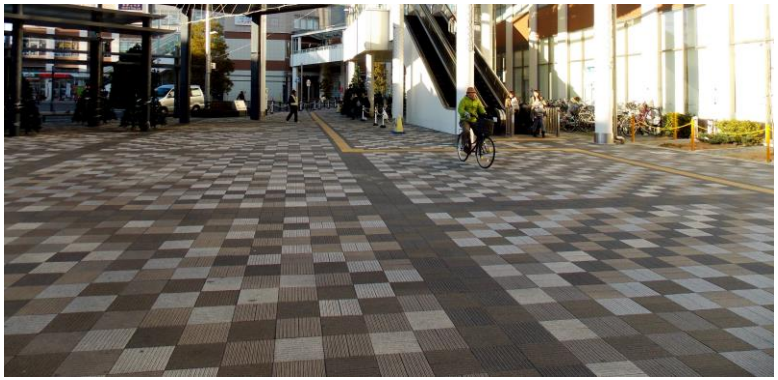


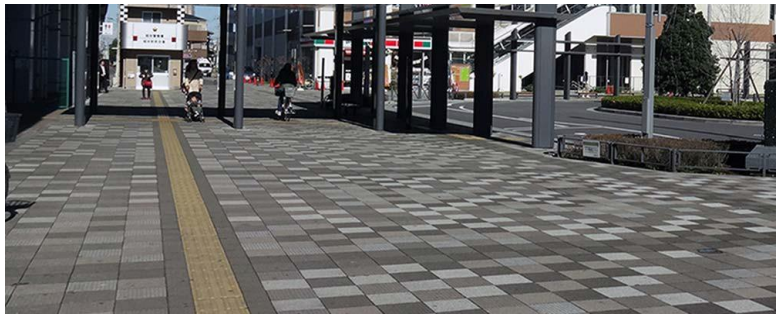
（図・16）　横断防止柵にサポーターパイプを２本付けただけで腰掛けになるように配慮している。

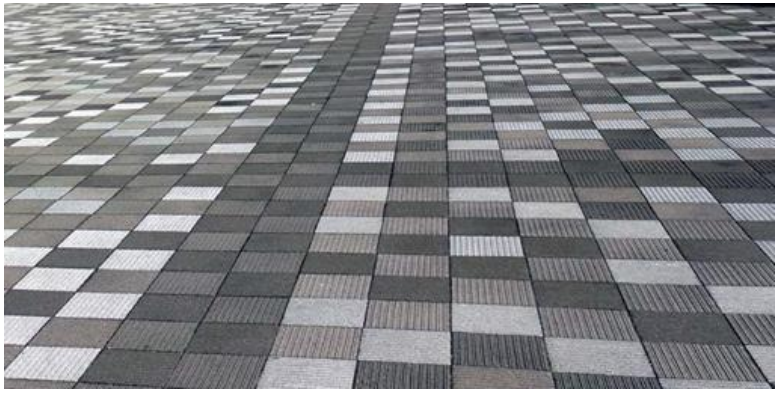
ない。どうせなら保水性にして雨降ったあと陽が出たらそれが蒸発して表面温度下げてくれるなんて、嘘か本当かわかんないけど一応役所への売り文句としてはそれは効き目があるんで、「保水性平板使いましょうよ」と。

〈井口〉保水性と透水性の違いは若干水が残るということですか。もちろん透水なんでしょ？

〈栗原〉保水はブロックの中に雨水溜まって、オーバーフローしたのが下へ流れていくという形なんで似たようなもんですよね。







（図・19）　保水ブロックの舗装。国交省は「歩道の舗装は透水性を原則とする」と言っている。ほとんど無彩色だが色と明度にはしっかりとこだわっている。



（図・17）　植樹帯防護柵は同時に乱横断を防止している。



（図・18）　植樹帯防御柵の天端を幅広にすることでベンチを兼ねれるよう配慮している。

それで舗装の色はランダムがいいよと言ったんだけど、どうしても役所が「模様描きたい模様描きたい」って言うから、模様なんか描くもんじゃないよって言ったんだけど、しょうがないんで黒で大きく、１０メートルくらい間隔で幅６０㎝の帯を入れて、あと中をランダムにして、あんまり模様っぽく目立たないけどこれ上から見ると分る（図・１９）。

〈井口〉きれいに出てますね。歩いてる時は分らないけど上の方から見ると模様が分る。僕も大阪ビジネスパーク（ＯＢＰ）で同じようなことしたことある。

〈栗原〉上から見るとこういうグリッドが、特に屋上から見えるって話があったんでちょっと気にして、ランダムだけよりは多少は締まるかなってんでグリッドを入れました（図・５）。変な模様描くとみっともないんで、描いてもこの程度かなっていうんでやったのが１０メートル間隔のグリッドです。その時になるべくそのグリッドの位置に合わせられるところは、この点字ブロックの黄色合わして。やたらと変に線が出ないように配慮しました。グレーとか白だと輝度比出にくかったですね。輝度比が２・０以上というんだけど、黄色とね。白とかグレーだと黄色と輝度比が２・０を出なくて。２・０出ないと弱視の人がきちんと認識できないよってそういう基準があるんで、本当はいろいろそうじゃないとこもあるんですけど。

〈井口〉この黄色は変えれない？これありき？

〈栗原〉基本的には輝度比が出れば黄色じゃなくてもいいということになってます。なってますけれども黄色じゃなくするにはかなりいろんな理屈をつけて説得しないと難しい。

〈井口〉例えば、ベースを白にしてこの黄色を黒にするということもあり得る？

〈栗原〉黄色じゃなくてもあり得ますが、黒は難しい。北越谷の時にレンガを試し焼きしたんですね。色ムラ出したかったんですよ、レンガに。レンガ工場に行って、工場長さんに「色ムラいっぱい出してください」って言ったら、工場長が頭痛めまして。ほんとは窯で焼く時、左右とか上下とか真ん中でムラが出なきゃおかしいのに、それをムラがまったく出ない均一なものつくることばっかり一生懸命やっちゃって工場は、逆にムラ作れって言ったら、作れないみたいなんで、無理やり作ったら黒いあんこが出来るんですね。弱視の人に見てもらったときに黒いあんこって穴が開いてるって。黒でやるってのは穴が開いてるように見えちゃうらしいですね。色を考えないとまずいということで、これも実際弱視の人に見てもらいながらやって大丈夫だよ、という色にしてます。一応黄色もね、なるべく品がいい、ケバケバしくない黄色を選んで入れました。基本、黄色を使わざるを得ないような状況が多いんで、それでも色をちょっと淡くして目立たないようにとか。あとはグリッドになるべく合わせて変なとこにラインがないようにとか、工夫して。ただどうしても斜めに入れなくちゃならない所も出て来てしまいますが、なるべくそうじゃないようにしてきました。

どう入れるかは案をつくって、市の道路課にチェックしてもらいます。ここの場合は特殊で、すぐ近くに障害者の施設があったので、施設のほうにも確認を取って、こんなルートでいいですかねってやりました。

大きくはもともと設置基準がありますけどね。設置基準では沿道敷地の端から６０㎝以上離せと言うけど、ここは歩道が広くて７ｍあるんで多少道路センター寄りに入れてとか、店の前では１ｍくらい物置かれちゃったりするんで余裕とるとか、なるべくそういうのも　考慮しながらやってますね。

■バリアフリーはここまでやってる。

〈栗原〉横断歩道にはエスコートゾーン（視覚障害者誘導用道路横断帯、横断歩道中央部にあるグレーと白の点字部分）ってのがあります。でこぼこがついたやつが。これ警視庁のＯＢかなんかの会社が一切取り仕切ってて、これを入れなきゃいけないようなとこが多くなってますよね。

歩道の基準ってのは横断歩道の縁石の高さが車道から２cm以下なんですよね。２cmなんだけど僕は最初車椅子のためにテーパー付きの上面が斜めの縁石使って、段差無しでいけるようにしようってやってたら、障害者施設の方が「段差のひっかかりがないとダメ。目の不自由な方は白い杖で引っかかるから歩車道境界が認識できる。引っ掛かりなくしたら認識できない」と言われまして、でも車椅子の方は、「いや、段差ゼロのほうが良いんです」って言うんで、車椅子の通るとこは幅１・２ｍ段差ゼロにしてます。その横に点字があるんです視覚障害者の、そこは１cmの段差にしてますね。その１センチの段差とテーパーの付いた段差無しの縁石を擦付けるひねった縁石を特注しました。１センチの差が斜めになって、縁石に擦付けるようにしてつながってる（図・２０、２１）。

〈井口〉すごいね。いかにも日本らしい、細心の道路のディテールですね。この種の細部のこだわりはヨーロッパでは考えられないね。

〈栗原〉こういうアクロバティックなこともやってる。どうしてもバリアフリーってのは非常にうるさいですからね。

あと案内板。新しいのはシェルターのデザインの基本に準じてつくって、分電盤も目立たないようにして、どうしてもポスト要るって言うから植樹帯の中に埋め込んだりとか。市の標準の案内サインはサイズも色も変えさしてくれなかった。昔茶色流行ったころので、茶色でね。他とここだけ色違うけどそれを使わざるを得ない。

〈井口〉越谷市の中ではあれを使うということになってる。

〈栗原〉そうですね。使わなきゃいけないことになってるんで。「せめて色だけでもグレーにさしてくれない？」って言っても駄目だということで、こんなもんになってしまったんですけどね。



（図・20）　横断歩道に降りる部分のエスコートゾーン。点字ブロックで視覚障碍者を誘導し、その左手は車椅子の通行箇所。



（図・21）　視覚障碍者の通行箇所（左上）は歩車道の段差が１cm、車椅子の通行箇所（右下）は段差ゼロ、その間をつなぐひねった縁石（写真中央）は特注品。

■デザインには協力的だった、埼玉の県警。

〈栗原〉あとは広場から柱をなるべく減らしたいんで、標識は出来るだけ照明柱に共架しようと。交通標識が付かないとこにも全部腕だけ出しといてあとから付けられるようにしようということで。埼玉県警は共架を積極的にやってくれるんですよ（図・22）。じゃないと柱と基礎、自分のとこでつくんなきゃいけなくなっちゃう。共架だと標識の盤つけるだけだから県警もお金が安くなるんですよ。共架出来るならなるべくさしてくれって向こうからも言ってくるくらいになったんで。十年前の北越谷駅のときは共架は、協議して「共架さしてください」って県警にお願いしたんだけど、今回は向こうから「共架出来るだけさしてください」って言ってきた。

〈井口〉でもそう単純な話じゃないでしょ。警察が置きたい場所に街灯が無いこともあるじゃないですか。

〈栗原〉照明柱がある場所で共架出来ればいいけど、駄目な時は単独で立ちます。何本か立ってます。

〈井口〉駅広見た時にね、えらく標識が少ないなと思ったんですよ。

〈栗原〉なるべく最低限にしてもらったのと、これ実は縮小版と言って４５㎝の使ってます。普通直径が６０㎝だけど縮小版つけてくれってお願いしたんですよね。あんまりでかくて目立つの嫌だからって。埼玉県警なかなか物分かりがよくてね、そうしてくれました。道路の信号も照明柱に付けてるんですけど、信号今グレーっぽい灯具だから、標準灯具のままでいいですよって言ったの。信号制御盤もあのカバーは「グレーっぽいからそのままでいいですよ」って言ったんだけど、ポールの色に合わせて全部塗ってくれました。だからすごい、埼玉県警理解が。警視庁だったらそんなこと絶対やってくんないですよ。神奈川県警も。埼玉県警非常に理解がある。だから何ヵ所かね道路照明柱立ってますけど、極力共架できるようにしてる。ただ共架したいためにそこに照明っていうのはないね、警察ってどっちかって言うと物が全部出来てから、どこに標識付けるって考えるんですよね。図面である程度案は出来るけど、現地見てやっぱりここだなとかやりだすんですよ。照明は照明で照度分布を計ってやってやるんで、無駄な場所に標識のために照明立つってなかなかやれないんで、どうしようもないときは独立したポールで、共架出来る場合は極力共架っていう形でやってますね。

〈井口〉照明のポールは道路管理者が費用負担するんでしょ？

〈栗原〉道路管理者ですね。信号でも照明と共架するポールは道路管理者負担で信号の灯具だけが警察ですね。

あと信号の配線は地下埋設してんですけど、地下埋設するときの管路、それからハンドホール、これ全部都市側（市）です。警察は負担しません。配線だけします。普通は警察は架空線だけで来て亜鉛どぶつけかなんかの柱立てて信号、灯具をつける。それなら警察が全部お金出しますけど、そうじゃないことやるんなら全部用意してくださいというような形。配線と制御盤と信号とこれだけは警察が持つけど、あとは全部地下埋設の管路でもハンドホールでも照明と共架する柱でも都市側で用意してくださいっていうのが警察。

■諸々の記念碑は、移設したりして大切に扱っています。

〈栗原〉大正九年にこの駅が開業した時の記念碑があって、そこに寄付した人かなんかの名前が書いてあんですけど、これが近くのお寺に移設保存されたんですね。「じゃあせっかくだから持ってこよう」って言って広場の管理用の駐車場の中なんだけど、遠くて人があんまり寄らないところにつくっちゃったんだけど、石碑を移設して建てて（図・23）。この碑と、三面、四面在ったのかな、石の銘板があるんですけど、半分割れてるのもあったけど再生して、あとこの台座は作りました。だけど全部石じゃない、コンクリートの上に石張りですけど。御影石で作りま



（図・22）　交通標識は出来るだけ照明柱に共架している。後で必要に応じて付けられるようにすべての照明柱にそのための腕を付けている（写真左）。交通標識は通常の 60 ㎝径でなく、縮小版の 45 ㎝径のものを付けている（写真右）。

して、手前に組み石置いてみたりして、一応駅の開業記念ってこういうメモリアルなものはきちんと残そうよと。

それからこれは再開発組合の副理事長がどうしても記念に作りたいって言って、駅が出来た時の話とか昔の写真を焼き付けた碑を建てたいって、これは組合が寄付するからってことでこれ作りました（図・２４）。

もともと市民憲章って据えてあったのを移設して置いたとか。あと、欅（図・２５）。これはもともと在った欅で、新しく植樹帯の島にしたときセンターからちょっとずれたんですけど、「いいんじゃないの」って言ってたら、市が「真ん中じゃなきゃやだ」と言って４ｍくらい移設しました。百数十万かかりました、４、５ｍ移設するだけで。僕は真ん中にする必要ないと思ってましたけど。

〈井口〉栗原さんも似たようなこだわりどっかでやってんじゃないの？

〈栗原〉「金は市が出すんだからいいだろ」って言われたらしょうがないですよね。

あとはこれ時計塔がロータリークラブの寄付。こういうのがすぐ出てきちゃうんですよ。極力、柱とかをデザインをこっちに合わせてもらうような形でやりましたけど、そうじゃないと奇抜な形のものになっちゃうんですね。こういうメモリアルなもの、もともと歴史あるものはいいんだけど、変な時計とかを勝手にね、寄付だってつけられちゃうのがあるんで、それも事前に話があってちょっとデザイン調整さしてもらえたらまだ良いんだけど、非常に問題があるんですよ。ロータリークラブとかライオンズクラブとかは。

広場のオープニングセレモニーやりました。再開発ビルのオープン兼ねてイベントやりました。人がわーっとごちゃごちゃ来ました。その後はお祭り以外ここまだイベントはやってない。

■昔から秋祭りの山車（だし）が集まる、町のシンボル広場だった。

〈栗原〉祭りには山車が出るんです（図・２６）。ここの山車がでかいんですよ、でかいのがいっぱい来て駅前に集結するんですね。歩廊の一番最後の方、片持ち梁になって下を通れる高さが５・５ｍあるんですよ。山車が通る可能性もあるってことと、消防車の通路になってる。

ちょうど建物の前面が再開発ビルの消防活動空地になってるんです。車道からは開放式の車止め

になってて、鍵は消防が持ってます。車止め外して入ってきて、その先に連結送水管があって、ここを抜けれるようにしてくれと言うんで、ここに歩廊の柱があったら抜けられないし、高さ一応４・５ｍあるんだけど梯子とかあるから通常の道路上空の歩廊って５・５ｍ以上って基準があるからそれに合わせて「山車もあるんで、５・５ｍ確保してくれ」って話になっちゃったんで、ああゆう特殊な片持ち梁構造を端っこだけつけたんです。





（図・26）　山車が毎年近くの神社から町をうねって駅前広場に集合する。



（図・24）再開発組合が寄付した越谷駅開設記念碑。開設当時の町の様子が写真に残されている。



（図・23）　大正９年に建てられた越谷駅開業記念碑を移設し



（図・25）　元々在った欅は4mほど移動して広場の真ん中に残した。時計はロータリークラブの寄付。

〈井口〉この祭りはずっと前から駅前広場を使ってたんですか？

〈栗原〉山車が毎年近くの神社から町をうねって駅前広場に集合するんですよ。

〈井口〉駅前広場に集合する。それは昔からやってるんですか？これが新しくなったから出来るようになったんじゃなくて昔から・・・

〈栗原〉昔からやってるからこの山車が通れるようにしなきゃ駄目だっていう話だったんですね。

〈井口〉なるほど。まさに町のシンボル広場ですね。交通広場ではあるけど。

〈栗原〉毎年これをやってるんです。この時は交通規制かけてます。全部ストップです。だからそういう意味じゃ通常の駅広よりは地元のそういうイベントとかにも使って、馴染みがある広場っていう風にはなると思います。

■出来た後ちゃんと使ってもらうのも、難しいです。

〈栗原〉路面に張ったサインは剝がれちゃうんですよね。やりたきゃ最初に言ってくれればもっといいの考えたのに、上から張るやつ今流行ってますけど、二、三年したら剥げて駄目ですよ。汚くなるだけ。やるんならもっと焼き物でやるとか、落ちないものできちんと作るべきなんだけど。こういう後付けのサインを何度も行政がやってくれて、東京だって自転車道とか歩行者道とかたばこ禁止とか、今これ張るやつが主流ですね。

三年もしたらほとんど見えなくなって、汚いだけで何書いてるか分んなくなってます。そういうのを安いからってあえて行政はやるんですよ。やった時さえよければ、後はもうやってあるから知らないよっていう発想で。やるなら陶板に焼き込むとかいろいろやり方あるんです。あとあとずっと消えないできれいに残るようなね。そういうの先に言えばいいのに、こういう担当課がいろいろ違ったりするとあとからあとから出てくるんですね。エチケットがどうとかの注意の張り紙張られちゃうし、トイレがこっちだよとか。こういうサイン欲しけりゃ最初に言ってくれればちゃんとデザインして入れたのに、あとからべたべたと。いろんなイベントのお知らせみたいなの柱にやたら貼られちゃうんですね。こういうのがＪＵＤＩ会員でサイン・デザインの中村豊四郎さんに言わせると困るなと。今こういう看板が立って駐輪禁止の看板とかコーンとか立って、自転車でビル前埋まってます。自転車はまたあとでも出ますけど、井口さんは許容してもいいんじゃないと寛容なお考えですが、私はちょっと違いました。

■道路上に置けるもの、作れるものは、今も極めて限られている。

〈栗原〉道路っていうと道路法第２条第２項に書いてあるように柵、街路灯、道路標識、道路情報管理スペース、道路に接する道路の維持管理、修繕に用いる機械とか置き場、自動車または自転車の駐車場みたいな道路管理者が設置するものだとか、共同溝、電線共同溝。それから政令で定めるものとして（道路法施行令第三四の三）、道路の防雪または防砂のための施設とかあって、その中にベンチまたはその上屋、道路管理者が設置するものっていうのが平成五年に初めて入ったんですね。それまではベンチは道路上につくっちゃいけないものだった。というか道路としては作れなかった。上屋は道路上建築物として占用許可とって作ることは出来なくはなかったけど、平成五年以降は道路管理者が道路付属物として、ベンチとかその上屋を作ることが出来るようになった。

逆に言うと施行令で定めた道路付属物しかつくれません。あとは全部占用許可を取って占用物としてやってくださいということです。占用物は別に許可基準が道路法三二条にあって何でもいいってわけじゃないですけど。だから道路管理者が道路の一部として作れるのは道路法施行令第三四の三で限定されてるんですね。

〈井口〉「ベンチまたはその上屋」とありますけど、越谷の場合は「その（ベンチの）上屋」じゃないですよね?どーっと前の建物まで伸びてってるやつ。

〈栗原〉歩廊ですね、はい。

〈井口〉あれはこれで言うとどれになるんですか?

〈栗原〉「その上屋」です。ベンチがなくても「その上屋」って解釈してます。要は「上屋」がＯＫよって解釈。

〈井口〉「上屋」がＯＫよって、そうすると商店街のアーケードもその気になれば道路付属物で作れるということですか?

〈栗原〉商店街のアーケードも道路管理者が必要だという風に判断すれば、道路付属物って位置づけはできますが、九九・九%道路占用ですね、アーケードは。やはり公共がお金出してつくる意味合いってのは別のとこで議論されなきゃいけないので。

〈井口〉「ベンチまたはその上屋」となるとね、じゃあベンチが置けるのはどういうところに置けるんだということなんですが?

〈栗原〉これはこれしか書いてないけど道路管理者が設置するものって書いてあるんで、道路管理者の判断次第ですよってことなんですが、道路構造令解説等では「駅、病院、市役所等の不特定多数の利用が多いところ」っていう風な位置づけはしてます。法文じゃなくてね、解説として。だから公共性が高いところならいいですよと。税金使って作るんで、公共性が高いところならっていう条件は大体付いてくると思います。どこでもＯＫよっていうんじゃない。ただここどうしてもベンチ作りたい、みなさんの利用上ね、こんなに利便性が上がってみんながいいよっていう風になれば作れると思うんですね。

〈井口〉年寄りが増えてきたらね、商店街の中とか例えば横浜の伊勢崎木モールなんて、幅員が１４ｍあるんですけどね、十分広いわけですよ。あのセンターあたりにベンチでも置いてくれたらみんな、

〈栗原〉伊勢崎木モールなんかだったら横浜市が必要だと思えば道路付属物としてベンチは設置出来ると思いますけど、横浜市はベンチ置くなっていう、今そうゆう発想。長津田の駅広もベンチいろいろ計画したけど一個も置かせてもらえませんでした。横浜市がベンチは要らないって。昔の都市デザインの最先端を行ってた頃の横浜市と今の横浜市って、違う行政だと思った方がいいくらいひどいです。高橋志保彦さんが好きなことやれた時代と今はまったく一八〇度違いますよ。

〈井口〉厳しくなった。

〈栗原〉厳しくなりました。新しいことはやらないで、「今まで通りのことだけをやってくれ」ということが原則みたいになって、それを切り崩すのが大変です。

■それでも法的にベンチが置けるようになったのは画期的。

〈井口〉それでもベンチが置けるようになったということは大きいですね。

〈栗原〉今までベンチ置くってのは法的な根拠がなかったですよね。これが出来てから道路付属物としてちゃんと置けます。今までは行政が置いても行政の違うセクションが道路セクションに対して占用願いを出してた。形式的に言えばね、占用に当たらずにしても、ベンチは道路管理者じゃなくて違うセクションが管理しますよっていう手続きだったんです。それが道路管理者が全部出来るよってなったんです。道路の一部という扱いになったということで、これ結構画期的だと思うんですよね。

〈井口〉でも運用がまだうまく行ってない。自由になってない。

〈栗原〉行政によってまちまちだったり。だけどこれからどんどん柔らかいようになってくると思います。

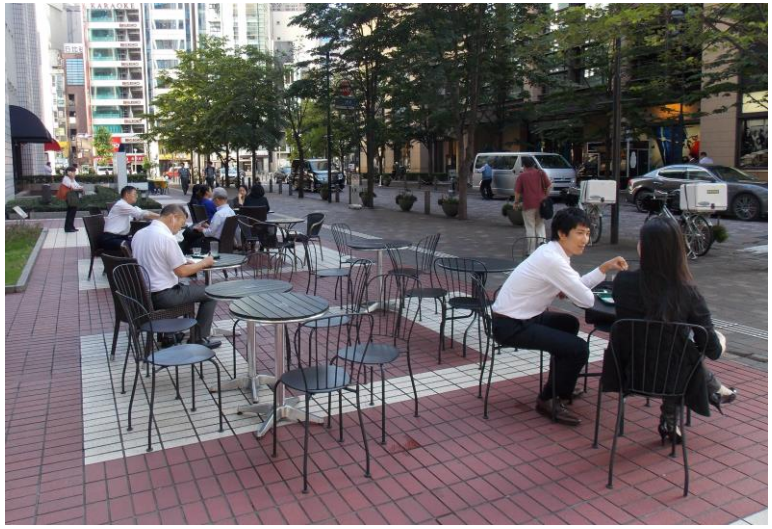
〈桑嶋〉最近道路占用の特例みたいなのが、都市再生特別措置法っていう法律で少しずつ変わってきて、今の道路を使って広場的な活動をしましょうみたいなのが少しずつ日本でも広がってきてるじゃないですか[1]、宇部市の相生町オープンカフェとか横浜市の日本大通りとかもそうですし。

〈栗原〉国交省の国土交通政策研究所が「都市空間における可変的利用方策に関するリーフレット　可変的利用～まちに賭ける」という絵をホームページで公開しています[2]。道路に滑り台つくるみたいな。道路だけではないんですが、もっと遊びに使える道路にしようみたいな画を出してるんですけど、国は結構そういう意味じゃ前向きに考えてるけど、じゃあ実際国道でやるかって言ったらやらないけどね。やっぱり自治体はそこまでなかなかまだまだ行ってないってのが現状だし、通常都道府県とか市町村じゃないですか、道路をどうしようって考えるのは。市町村とか都道府県はまだそこまで考え行ってないのが現状で、国交省は新しいことといろいろ考えてますけど、それが浸透するにはまだだいぶ時間かかると思います。

〈桑嶋〉行政だけでやろうとすると今の話の通りになっちゃうと思うんですけど、最近エリアマネジメントっていうのが広がってるじゃないですか。官民で連携して運営組織みたいなの作ってみたいなね、丸の内の仲町通りなんかもそうだと思うんですけど、そういうのが少しずつ広がってきて道路占用の特例みたいな少しずつ緩和してみたいな、そういう動きはしてると思いますね（図・27、28）。



（図・27＊）　丸の内仲町通りにはベンチがたくさん置かれている。座っている人も多い。



（図・28＊）　丸の内仲町通りでは公開空地内のカフェテラス営業が認められている。

1　道を活用した地域活動の円滑化のための ガイドライン 平成17年3月 国土交通省道路局。www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/guide.pdf

2　リーフレット「可変的利用～まちに賭ける」 国土交通省国土交通政策研究所 URL： http://www.mlit.go.jp/pri

■最後は行政の担当者に責任を押し付けることになる、今の仕組み。

〈栗原〉ただ問題は市町村にしても道路管理者って移動があるんです、３年くらいで。考え方が継続しないんですよ、役所というのは人が変われば前ＯＫだったものが駄目になっちゃうこともある。「前任者でＯＫ取りました」って言ったら「そんなの関係ない」って。だからそのへんもうちょっと組織が変わらないとなかなか難しいかもしれないし、そういう意味では条例なりなんなりとかで文章化されない限り難しいってとこはありますね。

〈井口〉山名さんどうですか、そのへんは？都市局から見て。

〈山名〉地方から見ると根拠は上から欲しいんですよね、自治体は。自分で出来るんだけども、自分でやろうとすると責任取らないかん。なんか起きると市のほうに言ってくる。そんなとき例えば国の方針にありますと、「これは国の方針でやったんだからいいでしょ」と言えるんです。だけどもこの方針がないと自分で全部対応せないかん。そうすると首長さん（県、市町村などの自治体の長）「そんなの止めとけ」とこういう話になる。担当者もしんどいから「止めなさい」、そういう傾向はありますよね。

〈栗原〉首長さんあたりは決断する人もいるんですが、担当者とか担当課長とかはなかなか。自分が異動してからやってくれればって思ってる人が多いですから。

〈井口〉そうすると、一つは上から言われるとやりやすいと。市民がそう言うからやりやすい、というのはありませんか？

〈山名〉市民が言うからやるっていうのはなかなか難しいかもしれませんね。ただ市民から言ってこないとこれは絶対出来ませんから。市民が言いだすと、それを踏まえて国に相談に行っちゃうと、こういうのどうですかとかね。法律上どうですかとか。

〈井口〉行かなくても通達にはっきり「作っていいよ」って書いてあるじゃないですか。

〈栗原〉こうなると出来るんですよ。国交省の道路局もいろんなアイディアを持っていて、担当者レベルではモデル事業っぽいのも作ったりいろいろやってるんですけど、それが実際通達になって、都道府県とか市町村に下りてこないとなかなか担当者は国の一部の人が試験的にやってるのを国がやってるからいいよとは言えないんですよ。そういう仕組みを変えるか、通達でもいいけどどんどん出してもらっちゃうかどっちかだなと思うんですよね。

〈山名〉ほんとはそれやると大きな政府になっちゃうから嫌なんすけどね。ただ日本の組織から言うとどっかでそれやんないとなかなか自治体が耐えきれない、

■やっぱり市民の自己責任意識の問題になってくる。歩道を柵で囲まなきゃならなくなる。

〈栗原〉あともう一つ、事故があった時に日本人は自己責任意識が無さすぎで、みんな道路管理者の責任だみたくなっちゃう。なんかあるとがちがちに固めとかなきゃいけないってなったら、それこそ歩道を柵で囲まなきゃいけないような形になっちゃう。そのへんはもうちょっと世の中変わんなくてはいけないのかなと思いますね。

〈山名〉今の話でいくと、市民なりがですね、なんかあるとお上、市役所は何してるんだとか言っちゃうんですよね。そうすると市役所は「じゃあっ・・・」ということで止めちゃうか、がちがちにしちゃうかどっちかにしちゃう。そういう国民と市の行政との間の信頼関係が日本の場合ちょっとおかしいんじゃないかと。例えば道路関係じゃないですけど、川とかに柵をつくるでしょ。要するに一人子供が落っこっちゃったと。さぁ責任はつうと、じゃあ行政が柵つくっちゃいます。柵で分離しちゃうんですね。それがほんとに良いことかどうかってあんまり議論されないんですね。

〈栗原〉この前米子城址に上がったんですよ、鳥取県米子市の。一番上は石垣の高低差が６ｍ位あるんですけど、柵も何にもなくて下見たら落っこっちゃいそう。高所恐怖症で怖かったけど、

平気でああいうのが残せてる所と、１ｍ以上あると絶対柵作らなきゃいけないとこってあるんです。川沿いなんかでも柵あったり、なかったりでしょ。事故があれば柵作らなかった管理者の責任になるんだけど、落ちる落ちないなんて本人の勝手だろっていう考えもあるわけじゃないですか、自己責任。そのへんが行政によってもまちまちなんだけど、どっちかって言うと、「作っといたらそれを越えていったやつは本人が悪いって言えるから作っとこ」いう風になってるところが多いですよ。

〈井口〉じゃあそれがエリアマネジメントになってね、エリアが管理しますと。そいでエリアとして「作らない」というような判断。これまたやれるかどうかっていうのはそんな簡単な話しじゃないですね。

〈栗原〉そういう権限をエリアに渡すとなると、じゃあ事故があったときに責任取ってくれるのねっていうのが行政の言い方ですよ。責任取るんだって言うなら好きにやってくださいっていうのが行政の言い方ですよ。

〈山名〉ほんとは保険制度がちゃんとカバーしてくれればいいんですけどね。そういうような保険制度があると、じゃあ保険かけてやっちゃうというところが出てくると思うんです。

〈栗原〉道路管理者は基本保険かけてますね。再開発事業なんかやると事業中は再開発組合などの施行主体が一時的に道路管理者になるんですよ。そうすると一般の交通を供用しながら工事やってるから、工事やってるときは工事屋さんが保険入ってるんだけど、完了して再開発組合が受け取ったけど市に移管するのは全部出来てからなので、その間は再開発組合が保険かけてますよ。いろいろ管理の問題で、デザインじゃないとこで難しい問題がいっぱいあるのはあるんです。

■歩車完全分離が警察と市の基本的方針です。歩車共存は無い。

〈井口〉歩行者優先の道路にしようとすると、歩車道の段差を無くしたいということになる。一九七〇年代、八〇年代に仕事した横浜の高橋さんも福岡の梅本さんも出来るだけ段差を無くそう、少なくしようと頑張ってきた経緯があります。最近整備される道路を見ると、段差は小さいけど、代わりに境界石が飛び出してやたらに目立つような構造が多くなってますが。

〈栗原〉今はセミフラットの構造。要は車道から縁石をぽこっと立ち上げて、歩道は車道から５㎝だけ高くすればいいよということです。駐車場の出入りの度にその切り下げで歩道がでこぼこにならないようにするっていう、セミフラット方式が国交省で標準化されました(図・２９)。

〈井口〉幹線道路で人と車をはっきりと分離して自動車が安心して走れるようにするというのは一応理解出来ますが、街なかや住宅地でそれをやられると、歩行者優先どころか自動車優先そのものでムカッとするんですが、あの縁石をボラードに変えるのは可能なんですか？

〈栗原〉基本的に不可能じゃないです。丸の内の仲通りは５㎝の縁石にボラードだけでやってて、それはそれで協議次第で可能です(図・３０)。

今鳥取の方で縁石立ち上げないで車止めも置かないで、ブロンズ像の台石があるから車入れないだろうと、いろいろ四苦八苦やってますけど。

　基本的に歩車道ってのは完全分離しなさいってのが原則なんで、コミュニティ道路ってなるとまた違うんですけどね。警察もかなりそのへん気にしてて、要はそんな勝手な道路つくって事故があったら警察の責任なんでしょっていう言い方をするんですよね。それじゃあ道路管理者さんが全部責任取ってくれるなら何やってもいいですよと。実は警察協議して警察ＯＫじゃなくても道路はつくれるんですよ。それで思い切ってつくっちゃうっていう勇気のある道路管理者さんもいなくはないんですけど。

本当は警察が駄目だっていう権限ないですから。協議はするけど、権限まったく持ってないんで。道路交通法上なる問題があるとかは別なんだけど、これは道路構造の問題だから。例えば狭窄、

狭いところつくるとか警察がだめだと言っても、やれなくはなくて、某町役場は警察協議して最初の担当者は「いい」と言ったのに、担当者が変わったら「駄目だ」となってしまった。「どうしますか」って言ったら、「もう無理やりつくっちゃいましょう」って方針に町役場はしましたね。そういう勇気ある役所もある。

〈井口〉そうか。昔ＯＢＰ開発の道路で市に安全柵無くしたいと交渉したら最後に、「そんだけ言うんなら市は良いよ。あと警察が良いと言うならいいよ」と言われて結局警察がＯＫしなくてダメになったけど、あれは適当に振られただけだったんだ。詰めが甘かったな。

〈桑嶋〉新杉田で乱横断の横断防止柵を止めたいからボラードにしたけども、ボラードだけじゃ駄目だからってチェーン付けたんです。

〈栗原〉横浜市の新杉田の再開発。そこは結構ちゃんとした広い車道なんだけど、車止めにボラードだけ付けたんですよ。そしたら「それだけだと通れちゃうから」って、じゃあ通れないようにってチェーンだけ一本付けて「チェーンがあるから通れないでしょ」って。跨いだら通れるんだけど、そしたらチェーン跨いで行ったら行った人が悪いって言い訳ができるってそれだけの話。

〈井口〉やっぱ乱横断は警察が、

〈栗原〉警察は乱横断すごく気にします。

〈井口〉すごく気にしますか。こっちは危ないのを承知で注意して渡ってるんだから、あれこそ余計な御世話だけど。

〈栗原〉長津田でやったときは駅広の道路挟んで向こう側に駅があるんで、ここを渡られちゃうっていうんで、高さ８０㎝ぐらいの横断防止柵つけようと思ったら、警察に最初「１８０㎝の高さ」とか言われて。「人が絶対乗り越えられないようにつくれ」とか言ってきて、「１８０㎝って言ったら檻の柵じゃないですか、檻に囲むんですか」って言ってやって、グチグチやってるうちに警察も担当者が代わって結局８０㎝で付けましたけど。とにかく「柵は付けろ」と、「柵無しじゃ駄目」だと言われました。

〈井口〉でもその権利はないわけですね？

〈栗原〉権利はないんですけど、「それだけ言って事故があったとき道路管理者、ちゃんと責任取れんでしょうね」って脅しは言います。

〈井口〉そういう話ですね。

〈栗原〉確かに道路管理者側も、コミュニティ道路は別ですけど、それなりに交通量が多い道路は渡らせない、渡るところは限定させたいっていう、そういう思いがあります。やっぱり事故ばっかり起きてほしくないから。

■歩車分離は、道路の構造として決まっている。

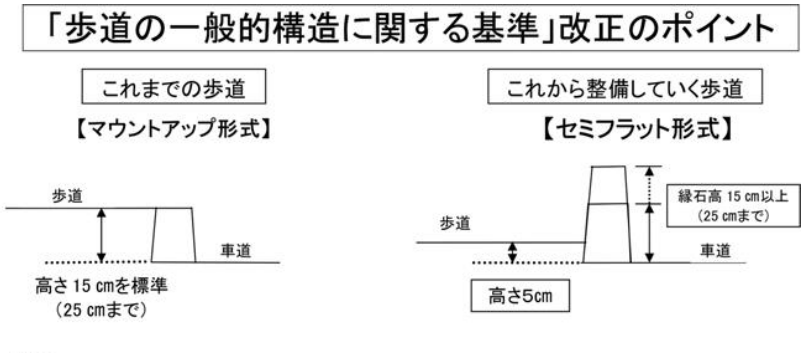
〈栗原〉歩車道の段差、車道と歩道の高低差ですね。平成一七年に国交省がセミフラット（歩車道の段差５㎝）を原則に決めました。歩車道境界石の高さは１５㎝、２０㎝、２５㎝って3種類あります。市町村道は１５㎝、県道クラスになると２０㎝、国道だと２５㎝が多いようです。それは大型交通量の問題で、１５㎝だと大型ダンプとか乗り越えちゃうんです。だからもっと高いのにしなきゃってそういう意味合いで三段階。大型車交通量が多いところは高い縁石になってくるってのが一般的です。通常使用するのは１５㎝がほとんどです。市町村でも県でも、標準図集みたいなのがあって、これが標準ですよっていうのがあるんで、大体はそれを見て設計してる人が多いですね。

〈山名〉県なんか守備範囲広いじゃないですか。こっちが１５㎝でこっちを１０㎝にするったらつなげるのものすごく難しいですよ。必ず言われますからね、なんで違うんだと。そうすると面倒くさいから全部１５㎝にすれば一番簡単なんでね。面倒なことを考えなくて済む。

〈栗原〉「標準があるからこの通りやってください」って言われて終わりなんですよ、普通の道路設計は。

自動車の乗り入れが道路沿いにすごく多くなったじゃないですか、そうすると歩道の切り下げ箇所が増えて歩道がでこぼこしちゃう。車椅子に乗る人なんかすごく通りにくい。だから従来通りのマウンドアップでやるならフラットに通れるとこ幅何メートルって取りなさいとかってそういう基準になってきてますけども、セミフラットにすればそこが楽になる。いろんなことやれって言ってもこういう基準がいっぱいあるとその基準に合わないことやるってのは非常に難しいしがらみがあるんですね。標準をつくるってのはある意味合理的な考え方なんでなるべく準拠しようと思ってます。

越谷のバス停の場合は段差すりつけて段差ゼロにしてバスが停まって、降りたり上がったりしないでそのままバスに乗れるようにしました。縁石上がってるだけだったらうっかりしてつまずい





（図・30＊） 丸の内仲通りの歩車道の段差は 5 ㎝。ボラードは必要なときは鎖で繋ぐようになっている。



（図・29＊） 越谷駅東口駅前広場北側の県道はセミフラット形式で高さ 15㎝の縁石が付いている。

ちゃうし。これはこれで問題があって、バスがぐーとこう縁石も何もなく入ってきて、ちょっとおっかないなっていうようなことはあります。

横浜市はセミフラットじゃなくて、１５cmアップの昔ながらのマウンドアップにしてるんですね。Ｌ型側溝が１５cm上がって、バスが着いてここで乗降しますと。越谷は逆に市が段差ゼロにしましょうって。埼玉県で段差があって事故があったとかでゼロにしちゃおうって。そのへんも行政によって考え方が違います。

反省したのはこれはこれですごく乗り降りがいいんだけど、やっぱりここに車止め付けとくべきだったなと。やっぱりバスが迫ってきて段差ないと怖いです。車止めちょこちょこっと付けとけばその分安心感がでるなと思いますけど。

〈井口〉セミフラットだとバス乗る時ステップがちょっと高くなるよね。

〈栗原〉今の新しいバス、ドア開くと車体が傾いて下がるんですよ。だからそういうバスが来ればステップは気にならない。古いバスで段差あると、歩道にぎりぎりにつければ乗りやすいんですけど、ちょっと離れてつけると一回降りてまた上がんなきゃいけなくなるっていう。どっちもどっちですよね。

バスの駐車って、寄り付きが斜めになる。まっすぐにして歩道に普通に平行に停めると停車帯が長く要るけど、斜めに停めるようにすると割りと短い距離で歩道に沿って停められるんで、今基本がこの形になってます。

■自転車対策の痛し痒し。

〈井口〉自転車がかなり歩道に溢れてますけど、ここは歩道を走ってもいいよって前提になってるんですかね？

〈栗原〉基本的に駅前広場の歩道は自転車を押して通りなさいということで、駅前広場については警察が自転車歩行者道っていう位置づけを認めないですね。危険性が高いからです。自転車と歩行者、通行量が多いじゃないですか。事故の危険性が高いので、基本的に駅前広場内の歩道に自転車通行可は警察が認めません。自転車は車両ですから車道走りなさいと。

通常の道路であれば、幅員があれば歩行者自転車道ってことで、歩道の自転車通行可っていう指定できるんですけど、警察は駅前広場についてはそれは絶対やらない。危険性が高くなっちゃうから。だから逆に言うと、駅広の中に駐輪場つくっちゃうとみんなここを自転車で走ってきちゃうから、出来るだけ裏のほうにつくりたいんですよね。だけどそうするとみんな表側の店の前まで来て違法駐輪です(図・３１)。

〈井口〉越谷のあの裏はしんどいよ、あの場所。

〈栗原〉なんだけどその辺は痛し痒し。自転車乗って来たらどんどん取締ってくれっていうのもなんか違うのかもしれないけど。たださっきの新杉田の場合も当初公園が駐輪場になっちゃったけど規制掛けて、国道側に一列に駐輪させたら全部きれいになくなって今は違法駐輪も公園の中は無くなりました。

■路上駐輪がお洒落に出来たらいいんだけど。

〈栗原〉自転車の路上駐車はもっと寛容にしたいという井口さんのお話があるんですが。

〈井口〉越谷厳しいですね。

〈栗原〉北越谷はせっかく人が通れるとこつくったのに、駐輪禁止ってずっと赤いコーンで囲まれたまま十何年も経って、まだ人が通れない。コーンのバリケードを取ると駐輪されちゃう。

〈井口〉良く見かける風景ですね。

〈栗原〉北越谷は建築の壁面後退部分に駐輪ラックつけてんですよ。三〇分とか一時間無料（そ

れ以上は有料）の駐輪場にしてます。してるにも関わらず、その周りに違法駐輪されるからせっかくの歩道が赤いコーンのバリケードで囲われちゃってる。だからそういうの寛容していいかどうかっていうのは非常に難しい問題があります。東松戸の公園でやったんですが、駐輪場なんですけどフェンスと同じデザインで作って、縦格子の間に自転車突っ込んでって形。日本の中でわりかしデザインはいいほうかなと、自画自賛です（図・３２）。

海外の路上駐輪見るとお洒落でいいよねって、なんで日本はこういうのが出来ないのか不思議でしょうがない（図・３３，３４）。

〈井口〉なんで出来ないんでしょうね。

〈栗原〉だから井口さんみたいにイタリアから見る発想だとみんな当たり前じゃんって、日本でなんでこれができないのってね。でも出来ない。これは人種が違うからしょうがないかもしれない。

〈井口〉福岡は割とこまめにこれに近いことやってますね。

〈栗原〉福岡もこんな風にばらばらってなってるんですよ。でもこういうお洒落なのはないですよ。



（図・33） アメリカ、ニューヨークで見かけた駐輪風景。



（図・34＊） オランダ、アムステルダム駅前の駐輪風景。ここは短時間の駐輪に使っているらしい。写真の左奥に公設の巨大な自転車駐車場が在る。



（図・31＊） 駅前広場の違法駐輪には困っている。



（図・32） 東松戸中央公園の駐輪施設は公園の柵を利用した。これはうまく行ったと思う。

〈井口〉お洒落とは言えないですね。

〈栗原〉ヨーロッパみたいにお洒落だったらいくらでも認めるのになとは思うんですけど。

〈井口〉自転車の数が多いのかな日本は。密度が高いのかな。

〈栗原〉一極集中的に集まるんですよね。

〈井口〉分散しないといけないとは言える。現代計画の江川直樹さんがやった浜甲子園の団地で分散した駐輪場作ってるけど、あれはかっこいい。

〈栗原〉ロンドンで見たんだけど車道の真ん中にバイクの駐輪場がある。車道の真ん中に2メートルくらいの幅とってライン引いてあって、その真ん中がバイクの駐輪場になってる。中央分離帯がなくて白いラインしか描いてないんだけど、そこがバイクの駐輪場になってるという。こういうのも面白い。美しいかどうかは別にして。だから寛容にしたいけれども、こういう風におしゃれに出来るんならいいけどもそうじゃないんだったら、なかなか日本では難しいかなって思いますけど。

■カフェテラスとか、日本人はあまり外で飲み食いする民族ではない。

〈栗原〉オープンスペース、日本人の生活習慣で屋外で楽しむってのは、基本的には公園で遊ぶとかお祭りぐらいじゃないかと思います。駅広に山車運んでくる越谷のお祭りの話はしましたけど、東松戸の公園では、芝生広場でサッカーやったり、子供たちが遊んだり、日陰でたたずんでたりとか、シンボルツリーの周りも柵に寄り掛かったりとか、佇んだり、だべったりとか。こういう楽しみ方はしてくれるんです、屋外で。でもそれ以外はなかなか、カフェテラスっていうのは難しいなと。雨も多いし、風も吹くし、冬は雪も降るし、埃っぽいしとか。日本人にはあまり馴染まないんじゃないかなと僕は思いますね。中でゆっくり静かにコーヒー飲む方がいいとか、、。窓越しに見るのはいいけど、歩道の上に座ってはちょっと。飲んでる脇を人が通るのもやだよねとかって、やっぱり日本人の生活習慣とイタリア人の生活習慣の違いみたいなとこじゃないかと思うんですけど。

〈井口〉工藤さんこの周り丸の内はずいぶん増えたじゃないですか、カフェテラスが。

〈工藤〉ここですか?三菱地所の仲通りですから。

〈栗原〉仲通りが三菱地所というより、道路の中に三菱地所の土地がかなりあります。だからと言って道路区域に指定されているので勝手に使えないですよね。道路管理者が管理してますので。

〈工藤〉昼はちゃんと車止めてカフェテラスにしてます。

〈井口〉どうです、流行ってますか?結構使われてる?

〈工藤〉結構、三菱関係の女の子とか。昼に一時車を止めるんですよ、歩行者専用道路にします。

〈栗原〉ホコ天にしちゃうとまた別ですね。車が通ってるとやだよねとは思うけど。

〈工藤〉道路管理者が管理してないとこはビル前くらいですね、プロントのあるところの。そのへんは民地の中だと思うんで。

〈井口〉このへんでカフェテラスが成り立たないんだったら日本中成り立たないんだろうなと思うんだけど。

〈栗原〉ここで成り立っても日本の他のとこでは難しいんじゃないかな。

〈工藤〉座ってるのは結構外人が多いですよ。ペニンシュラホテルがあるんで、そこの外人が座ったりしてますね。

〈井口〉やっぱりね。

〈栗原〉地方は特に無理じゃないかと思います。公園の中でもお弁当持ってって食べましょうなんて少ないですよやっぱり。公園は遊ぶとこで、ペットボトルで水は飲むけど、飯はどっか行っ

てお店で食べようというのが日本人の生活習慣なのかなと。屋外で飲み食いってのはちょっと・・どうかな。

〈工藤〉すぐそこに日比谷公園があるんですけど、そこは結構みんなベンチで食事してます(図・35)。

〈栗原〉日比谷公園は、あれは別格。あれは日本の中では、特殊な世界じゃないのと思う。でも昔の農家なんて田んぼや畑へ行く時お弁当持ってって、畦道に座って食べてたんですよね。

〈井口〉それはもうそれが普通だったよ(図・36)。

〈工藤〉それがイタリアのカフェとおんなじかって言われると。

〈井口〉似てるとこあると思いますよ。イタリアではカフェでちょっと朝飯食って行ったり、昼ちょっと寄って食べたりすることもあるし。外で食べるのが生活の一部になってるわけでしょ。昔お百姓、僕だってそうだったわけだけど、お昼は外で食べてたもんね、畦道で。それが楽しみだったしね。



(図・35＊)　日比谷公園ではベンチにかけてお弁当食べる人を良く見かける。



(図・36＊)農道で昼食のひと休み。1950 年代まではこんな農村風景が普通に見られた。写真は「朝日カメラ 12 増刊」より。

〈冨岡〉まさしく今ことば出た「道」だと思うんですけど。広場ではない。イタリアの場合はちょっと広場があるんですよね。

〈井口〉道でもおんなじですよ。道でもやってますよ。

〈冨岡〉見ててもやっぱりなんかこう畦道というよりももう少し広場っぽい気がしてるんです。日本で探していくと例えば一里塚だとか、お地蔵さんがいる所とか、ランドマークになってるところではちょっと広場的な扱いはされてるなという気はしてるんですけど。そうやって道沿いで、どっか人が寄り添っていい場所っていうのは、つくるのがうまい民族と下手な民族の差があるような気はしてます。

〈栗原〉日本人は下手だよね。

〈井口〉下手というか、日本ではそんなの要らないというかね。

〈山名〉われわれ子供の頃、外で食べるのはお行儀が悪いって教えられましたよね。最近若い人そういうのは無くなりましたから少し出て来てるでしょう。やっぱりわれわれの世代、外で食う

ことについて若干抵抗があったような気がしますね。それは家庭の中の道徳みたいな話があってね、

〈栗原〉歩きながら食べてるのはもみっともないとかね。やっちゃいけないとかはあった。

〈山名〉最近は電車の中でお化粧しても平気になりましたから少し変わってきたんでしょうかね。昔だったら考えられない。

〈栗原〉屋外カフェみたいなのは発想としてもおしゃれだから、屋外って言いながらも実は前面のガラスだけ開けて歩道に向けちゃって、半屋外みたいなのとか。

〈山名〉昔に比べるとちょっとずつそうやって外には出てきてる気はします。

〈栗原〉十年、二〇年すると意識が変わってくのかもしれない。

〈山名〉私大塚に会社があるんですけども、大塚駅ってど田舎の駅なんですけども、あそこにコーヒーのお店がある。そうすると前にテーブルを並べて、飲んでる人が結構多くなりましたね。屋外が少ないのはやっぱり気候の問題もあるのかなって気がすんですけどね。夏は暑いし。

〈栗原〉暑いし、寒いし、雨も結構降るし。

〈山名〉イタリアなんかは埃っぽいですか?どっちかと言うと。あんまり雨がない。

〈井口〉あんまり気にならないですね。埃っぽいって感じしないですね。排気ガスだって埃だって結構あるはずなんですけどね。

〈山名〉犬のウンチがたくさんあるのがイタリアなんです。

〈井口〉犬のウンチはありますね。

〈山名〉あれも平気なんですかね?

〈井口〉平気じゃないですよね、やっぱり。

〈栗原〉イタリアは基本的に日本に比べて雨が少ないでしょ。

〈井口〉少ないです、半分です。年間降雨量で言って半分。

〈栗原〉イタリア車って雨漏り結構するんですよ、日本で乗ると。

■日本人が屋外で飲み食いして楽しむのは、お祭りの時だけ。

〈冨岡〉公園についてずっと調べてるんですけど、日本の江戸時代までの都市計画では公園っていうものがまずない。広場というものもまずない。あったとしても橋詰の広場とかつうところにしか存在してないみたいなんですよね。だから広場的なものとしては寺社仏閣の境内、そこしかない。イタリアはギリシャから歴史が始まってると思うんですけど、共和制の国が始まって政治を広場でやるっていう風習があったんで広場でなんかするっていうの、その頃からあるんですよ。日本はそれは全部拒否してきたっていう、どうもそのへんがあるみたいなんで。

〈井口〉それでもね。日本は神社の境内で飲んだり食ったりしたじゃないですか、茶店もあるし(図・37)。

〈冨岡〉それを八紘一宇つって、あの時代に神格化しちゃった。要は一次大戦、二次大戦の間ですね、あの時に境内を神格化しちゃった。あのとき仏閣を一つランク上げしちゃって取りつきにくい空間にしちゃった国の政策が害を及ぼしてるんじゃないかなと思うんです。もっとオープンにしたらと、もともと下世話な場所だったでしょって、思ってんですけど。

〈栗原〉お祭り的なもの、屋台が出ればそこで飲み食いはするんだけど日常ではないんですね。外で食べるときは日常の世界じゃない。

〈井口〉日本人はオープンスペースを使うのはお祭り、今流に言えばイベント。それをやらないと使わない。

〈栗原〉非日常として屋外でなにかやる。日常のものとしては受け取ってないということです、屋外空間は。

〈井口〉計画する側も設計する側もそうなんでしょう。

〈冨岡〉そんな感じはありますね。

〈井口〉盛んに社会実験と言ってやるけども、要するにあれもイベントじゃないですか。だからそれを恒常化するっていうけどね、それは矛盾がある。あれはイベントとして実験してるから、来る方もやる方も許可出す方もみんな恒常化が前提じゃないんですよ。だからいくら繰り返してもそんなもん恒常化しない(図・38)。

〈栗原〉歌舞伎町なんか一部恒常化してやってます。社会実験を終わりにして。でも、歌舞伎町って一年中がイベントなんですよね。

〈冨岡〉そうなんですよ。歌舞伎町のあの辺っていうのは日常だって言っても、われわれからして非日常の空間ですので、毎日イベントやってくれてていい場所。

〈井口〉なるほど。

〈栗原〉同じこと自分ちの周りでやられたら行くかっていうと、やっぱり行かないんじゃないかな。

〈井口〉そうか、もともと非日常の空間であればあり得る。恒常化もあり得る。それは確かだな。



(図・37＊)　浅草羽子板市の屋台。



(図・38＊)　福岡「天神ピクニック」の社会実験で展開した路上のカフェ。写真提供：福田忠昭氏。

■日本は縁側文化。

〈山名〉日本は靴を履き替えるっていう習慣があるじゃないですか。こういうのはどっかで影響してんじゃないかって。要するに中も外も一緒の人は外でもいいけど、日本人はちゃんと家に入ったら靴脱いじゃいますから、外はちょっと違うという世界。そんなのが影響してんのかなって気はすんですけどね。

〈栗原〉たぶん縁側までは大丈夫なんですよ、半分外ってのが。だけどほんとに外行っちゃうと駄目なんだと思うんです。

〈冨岡〉だからテラスのガラスの扉、ガーっと開いてるのも縁側ですよね。

〈栗原〉ガラスの扉がガーっと開いて、外と中の空間が一体化してて、でも中にいるっていう安心感で飲めるんで、ほんとに外でぽんとやられるとちょっと落ち着かないかもしれないですね。

〈山名〉昔の日本の町中って庶民が家を借りて住んでるところと、武士が住んでる世界は違うじゃないですか。武士っていうのはきちっと塀をつくって内外分けますけども、庶民のほうは縁側出てみんな一緒だった。みなさんどっちかと言うと武家の住まい方に憧れた。だからみんな家をつくると塀をつくって囲っちゃう。そういう日本人の住まい方が残っちゃってんじゃないか、もう少しオープンな住まい方始めたら、外で出入りすんのも平気になるんじゃないかって感じはするんですけどね。

〈井口〉確かにそうかもしれませんね。でも好きでもないのに無理に外に出てカフェに行けという必要はまったくないと思うんですよ。

〈栗原〉お洒落でいいなとは思うんですけど、でも行くかと言うと行かない。

〈井口〉ただヨーロッパの町を見てるとね。ケヴィン・リンチだったと思いますが言ってるのは、「カフェテラスっていうのは町に最高のアメニティだ」と。「あれがあることで町が様変わりする」と言ってるんですよね。それは確かにそうで、ロンドンがそうだったんですよ。あそこやっぱり雨が多いし、カフェテラスなかったんだけど、僕が二〇〇〇年の三月だったかな、十年振りかに行った時にね、「なんか雰囲気違うな」と思ってよく考えてみたらね、カフェがまず増えて、それが外には出てないんだけど、総ガラス張りにしてるんですよ。足もとまでびしっと。それがものすごく増えて、外から見るとカフェテラスみたいに見えるわけ。

〈栗原〉それは日本でも馴染むと思う。屋内だからね。ロンドンでもそんなにパリみたいな外に、歩道上にばんばん出てるってのは少ないでしょ。

〈井口〉パブで外に出て立ち飲みしてるのは居るけどね。

■アジアの屋台文化

〈栗原〉台湾は結構あったんですよ。歩道上になんかつくって、いっぱい在った。

〈井口〉香港でもそうだったけどね。

〈栗原〉席が足りないと勝手に隣の歩道までテーブル持ってって作ってくれたりして。そういうの台湾で飲み食いしたときは平気だった。あれはやっぱり旅行に行ってるから、海外に行ってるからって意識が違うからかな。

〈井口〉地元の人たち、高温多湿で雨が多いのに外で食うのは日常的に平気だよね。

〈栗原〉日本が統治してた五〇年の歴史がある割には日本と全然違うよね、そういうところはね。きっと台湾人気質なんですよ。

〈井口〉台湾人気質ですかね、でも基本的に台湾から南ほとんど全部外で食べてるよね。あれが楽しいですもんね(図・39)。

〈栗原〉気候が暑いから、閉め切ると余計暑いからっていうのもあるんじゃないの。台湾の屋台に毛が生えた様な店、扉も何もない。屋根が在るけど壁も何もなくてつるつる。だから土地は民地だけど、道路上にあるのとおんなじような感じでみんな平気でやってますね。そういうのが台湾はできるけど日本は難しいのかな。

〈井口〉日本でも屋台村ってのが人気だけどね。同じアジア人の血が通ってるのかもしれないね。

〈山名〉日本の屋台はその延長でカフェテラスになるかって言うとどうもならないような気がすんですよね。屋台は逆に人気ありますよね。

〈栗原〉おでん屋の屋台はみんな行きたがるけど。何が違うんでしょうね。





（図・39）　ヴェトナム、ハノイ（上＊）と台湾、台南（下）の屋台。アジアの屋台は楽しい。

■無理に屋外空間を使わせようとするのもおかしいけど・・・

〈井口〉何が違うんでしょうね。僕はね無理に、好きでもないのにやらせる必要は全然ないと思うんですよ。でもとにかく僕らは街なかに公開空地はいっぱい作ったわけですよ。作れ作れって。道路もこんなにきれいになってきたでしょ、町の中が。そうなるともったいないじゃないか、使わないと。これが僕の発想の動機なんですけどね。使わないともったいないと。

公開空地だって眺めるだけ、日本人は公開空地を庭だと思ってるわけでしょ。眺める場所だ。使う場所とは思ってないし、法律的にも使える場所とはなってないから、使っちゃいけないんだから。だからそれはちょっともたいないじゃないかと。これが僕の問題提起の動機なんだけど、でもやりたくないんだったら別にやらなくてもね、別に構わない。それを押してまでやれというのは、本末転倒だとは思うんですけどね。

だから今回みんなに聞いて回ってるんですよ。どうなんだろうと。僕らも設計するとついこうカフェテラスみたいなことを考えて屋外の広場を設計したりするわけじゃないですか。でもそういう気がないんだったら、そんなこと止めちゃえと。それよりもロンドンみたいに建築でガラス張りの店をばしっと作ったほうがいいじゃないかと。

〈栗原〉でも今の僕らの世代と、新しい十代みたいな人たちとはちょっと違うかもしれないですよ。

〈井口〉この間福岡ではね、「いや、行ける」と。「今難しいけど行ける」と。福岡は屋台文化。福岡は板付空港の空域域制限で超高層建てれないから、建物が敷地いっぱいにべたっなんですよ。公開空地はめちゃくちゃ少ないんですよ。でも歩行者空間はものすごく整備されてる。それで今のような話をすると、「もっと使わないといかん」とみんなが言うんですよ。

〈栗原〉福岡だっけ？道路に屋台を置けるように水道とか完備してるっていうのは。

〈工藤〉あれも半分仕方なくやったって感じみたいですけどね。衛生上よくないからって。

〈栗原〉あれ既得権がある人以外駄目だとか非常に厳しい制限があるんでしょ。

〈井口〉一代限りになってるから実際は減って行ってますね。

〈栗原〉ほんとにやるんならあれをもっと徹底的にやればいいじゃないのかって思いますね。

〈山名〉屋台は我々分んないですけども、実は裏の面がありますから、危ないんですね。北九州の小倉でも屋台があんですけど、そこはお酒出さないんです絶対に。食べるだけ。食べるだけだ

から女の子も安心して入れるんです。酒飲みたかったらね自動販売機で買ってきて、自分で買うんです。

〈栗原〉ソウルと一緒だ。ソウルの屋台も夜、車道塞いでやってるんだけどお酒売っちゃいけないんです。アルコールは自分で持ちこみで飲むんですよ。

〈井口〉ニューヨークも酒売れないですね。屋台いっぱい出てるけど。

■やっぱり芝生広場が一番いいのかな。

〈山名〉公開の広場とかそういうのを設計して、こういう風に使ってほしいんだなと思って作ったけども、「その通りに行った」とか、「実はあけてみたら全然違った」って加藤源さんよく言ってたんですよ。そういうのどう考えて設計してるんですか。

〈栗原〉例えば駅広なんかは機能としての駅広っていうのがあるんで、それはやっぱり最低限使いやすくしなきゃいけないしっていうのはあるんですけど、公園なんかになったりすると、東松戸の公園もそうだけど物をあんまり作らないようにしました(図・40)。

真ん中はだだっ広い芝生広場だけですよ。設計者が間違えるのは、平面図を描いた時にいろいろごちゃごちゃ描かないと図面っぽく見えなくて、やった気がしないっていうのがすごくあるんですよね。そうするとなんでもかんでも入れなきゃいけない。細かくここはこう使って、あー使ってって。でも使い方は時代とともに変わっていくだろうし、地域によっても違うだろうし、人によっても違うんで。特定の目的のためのものっていうのであればそれでいいんですけど、例えば駅広だったらある程度目的があるし、競技場なんか目的あるんだけど、そうじゃなければ逆にフレキシブルに自由に後で何にでも使えるようにしとくのが良いんじゃないかなと僕は思ってる。最低限必要な施設は、トイレがなきゃいけない、ある程度照明がなきゃいけないとかあれば、それは作って、他に多少は作るにしても例えば公園だと、周りにずーっと園路を回して真ん中はだだっ広い芝生広場でそこはなんでも勝手に出来るようにしてるとか。みんな使う人が考えてやるし、僕らが使い方考えてこれとこれとこれって、それしか使えないのってつまんないじゃないですか。だからなんでもやれるっていうか、かっこよく言えば多目的広場、悪く言えば何も考えてない広場かもしれないけど。使う人が考えられる広場っていうほうが良いんじゃないかなって。ヨーロッパの広場だって真ん中にはほとんど何もないじゃないですか。「憲章・ヨーロッパの広場、30の提言」でマンクーゾさんもそう言ってるけど。

〈井口〉そうです、でもそれはみんなが使うことが前提になってるからね。

〈栗原〉真ん中に何もないとこを広く取っておけば人が集まることもできるし、使い勝手が自由になる。本来はあれもこれもって設計者が考えてやるもんじゃないと思っているんですよね、内容的に言えば。デザイン的にはいろいろ考えないといけないんだけど。使い勝手なんて設計者が考えたこと以外の使い方って子供たちすぐ思いつくじゃないですか。だからオープンスペースってほんとにオープンなスペースだけあればいいのかなって、原点はね。僕は広場ってのはそう思ってますね。

〈山名〉そういう例はあります？あんまりものをつくり過ぎなくて広場をやった結果、非常にいろんな使い方が進んでいるっていう例ありますかね？

〈栗原〉新杉田の再開発ですけど、細長い再開発ビルの脇の歩道に囲まれた広場なんですけれど、端っこに椅子があって向い側がずっと広いんですよ(図・41)。ただ舗装してるだけで何もなくて、角にシンボルツリーを植えたくらいで。広場に水盤だけがあって、ここの水盤、水がない時、ステージにもできるように、水も2㎝だけの水深、照明ポールがバックにあるみたいな感じで何にもないだだっ広い広場。500平米くらいかな。そんなに大きくはないんですけどね。ここの使われ方っていうのはイベントとやれるように考えたのですが、今はなかなかお店でイベントや

ってくれてないんですけど、オープニングの時は全部駐輪場になってしまって大変だったんです、違法駐輪で。（大笑い）



（図・40）東松戸中央公園の芝生広場。



（図・41） 新杉田の再開発の広場。ステージにも使える深さ２㎝の水盤を置いた。

〈桑嶋〉もともと児童公園ですからね。

〈栗原〉そうそう、もともとは児童公園だった。

〈桑嶋〉計画の時も砂場とかブランコとか滑り台をどうするこうするみたいな話がね。

〈栗原〉「何にもないようにしちゃおう」って、「何もないと味気ないから」って言われたので「じゃあ水盤作ります」って、「ステージ作ります」って言えなかったんで「水盤作ります」って、ステージで使えるようにして。でもコンサートとかやってくんないんですけどね。

〈桑嶋〉使われてないですね。

〈栗原〉やっぱり意図と違うってのはそうですね。

〈桑嶋〉公園課が管理してなんちゃら公園って名前まで付けてましたね。

〈栗原〉都市公園法の公園で、市が所有管理してます。だから水盤２㎝の水流すだけで循環させてるんだけど「殺菌しろ」と。「えーそんな飲まないでしょ。２㎝だから口つけないでしょ」って言っても「飲む人がいるかもしれないから殺菌しろ」と。殺菌装置付けたよね。そういうばかなことを言うのも役所ですよ。

東松戸の公園は周りに園路があって広い芝生だけの広場にしてまして、ずっと芝生が広がってるだけなんですよ。だからそこでサッカーやったりとか、たまに端っこのほうでテント張って寝てたりとか、いろいろ。土日がメインだけど。見に行くと好き勝手使ってくれてますよ。

〈井口〉芝生広場はいいですね。ほんとに好かれますね。神戸の六甲道駅の再開発で作った芝生広場も良く使われてます。禿げやすいのが問題だけど(図・４２)。

〈栗原〉東松戸は野芝にしてる。芝生だったら何やってもいいじゃないですかっていう形で。考えてこうしようああしようっていったとこのほうが使われなくなって、廃墟みたいになってとか

あるんじゃないですか。ただここでもそうだけど、一画にどうしても遊具って話があって、ここは区画整理した中なんで周りのマンションなんか若い人たちが居て子供たちが小さい。今は使ってくれてるんですけど、世代が変わってくると誰も使わなくなっちゃうもんですよね、遊具ってのはね。なかなかそのへんが難しいとこです。遊具は入れましょうという行政は多いですよね。子供の為に遊具入れる公園は多いけど、大人の為の公園ってのは少ない気がします。

■公園や広場の使われ方は時代とともに変わるものだ。

〈山名〉日本は公園自体は、明治時代につくった公園、要するに名所旧跡みたいなとかがスタンスでしょ、恩賜公園とか。ですから公開公地とか公共的な広場をどう使うかって日本人はあんまり慣れてない。だからそこらへん国民レベルから、こういう風に使ったらいいんじゃないかって出てくるともっと面白くなると思うんですけど、今つくるほうが一生懸命考えてるけども実は使われない。これからもいろんな広場が出てくるんだけど、自分の孫がほんとに使えるかどうかって心配はしてるんですけどね。

〈栗原〉いろいろやってみて定着するのもしないのもあるんで、定着したの伸ばしていくとかでもいいんじゃないかと思うんですけどね。

〈山名〉私持論として、こういう広場は住んでる人とか使う人が変わってきちゃうんで、さっとつくっといて、いろいろ時代によって使い方を変えればいいんじゃないかと思うんです。いつも公園の人に言うんですけど、日本の公園ってのは児童公園つくって周りに子供がいなくなったらどうすんのっというような話もありますからね。もう少し公共の広場を柔軟に使うようなことを考えていかないといかんのじゃないかという気はしてましてね。

〈栗原〉公園と広場って全然意味合いが違うじゃないですか。だから特に、そういう意味での広場ってまだまだ日本人は　馴染みがない。これから十年、二〇年すれば馴染んでくるかもしれないけど、今のところは難しいのかなと。でも昔に比べれば多少馴染んで来てるのかもしれないかなって気はしますけど。

公開空地だって無駄になってないと思ってて、見ててゆとりの空間があって良いなって思うだけでも価値はあると思うんですよ。

〈井口〉それは価値ありますね。

〈栗原〉そこを使う、使わないじゃなくてね。使わなくても価値があるところってあると思う。無駄も価値があるみたいな。

〈井口〉今の公開空地はみんなそうでしょ。みんなそういうことになってると思いますね。庭付き一戸建て、庭園文化を引き継いでますよね。それが日本の独特の近代都市空間だとローマ大学のフォーラムで話したことがあります。それはそれで意味があるし、日本らしさの一つとして誇りにしたいと思います（図・43）。

その代わりっていうか、人はみんな大きな建物の中に入ってしまって、ショッピングモールとかアーケードとか地下街とかアトリウムとかすごく頑張った空間が出来て、屋内が街のにぎわい空間になってる。その結果雨とか風とか空とか太陽とかの自然の都市空間からだんだん無縁になって来てる。これは不健康だと思いませんか。

〈栗原〉公開空地でおもしろいのが、会社の側のおもちゃのバンダイの本社。公開空地が観光地になってますよね。いろんな等身大のキャラクターが１０体くらい並んでるから。

〈桑嶋〉ウルトラマン立ってますよ。

〈栗原〉みんなここで記念写真撮ってますよ。雨が降ってくるとキャラクターがたまに黄色の合羽着てたり、雨の日わざわざ撮りに来たりね。そういう意味の観光地的公開空地ってのも珍しいのかもしれない。そういう意味じゃ人気があるスポットになってますけどね。

■駅前が日本の新しい中心市街地になっている。

〈栗原〉日本って鉄道文化みたいなとこがあって、日本の本来の中心市街地は基本的には駅前なんだろうと僕は思ってます。ただ昔ながらの町の中心市街地ってのは駅からちょっと離れた旧市街地ってのが多いですよね。

鉄道引く時にみんな鉄道嫌ってたから町中を避けて、そういうとこに駅前が新しく出来て、今は昔の旧市街地がシャッター街になってとかって問題いっぱい抱えてて、そのへん痛し痒しでどうしたらいいのかなって難しい問題だと思いますね。甲府なんかほんとに2核です。もともとのデパートが在った駅からちょっと離れたところが商業中心だったんだけど、今は駅周辺が開発されて両方で取り合いになってる。なかなか中心市街地の定義も難しいですよ。

ただロードサイドだけは絶対勘弁してほしい。ロードサイドが中心市街地なんてあり得ない。

〈井口〉栗原さんはあり得ないだろうけど、大部分の人はちょっと飯食おう思ったらロードサイドに行ってウィークエンドはそこで過ごしてんじゃない？

〈栗原〉ロードサイドが中心市街地と言うのは違う。そうとは言えないと思うんです。中心市街地とは言えないと。その理由の一つは車移動なんです。これから高齢化が進んで車で行けなくなっちゃう人が出てくる。もう一つは店はあるけど生活がまったく無い。それで市街地なのかと。ショッピングセンターではあるけど中心市街地ではないと。

〈山名〉夜間人口ゼロ。

〈栗原〉という風に僕は思ってるんですね。市街地っていうのは人が住んで市街地、生活があって市街地でしょと。

〈井口〉じゃあ中心市街地とはなんですか？今実際に生きてる中心市街地とは？

〈栗原〉基本的には地域、地域によって違うかもしれないけど、やっぱ駅前がまだきちんとしてる所が多いですね。特に首都圏だと駅前が結構ね。駅前のマンションだと結構高く売れるとか。駅前が中心になってるとこは、首都圏では多いと思います。関西はちょっと分らないですけど。

〈井口〉関西もそれに近いですよ。



（図・42＊）　神戸 JR 六甲道駅南地区震災復興第 2 種市街地再開発事業の中央広場。



（図・43＊）　公開空地の街、大阪ビジネスパーク（OBP）

〈栗原〉ただ地方ローカル都市へ行くと鉄道に対する依存度が低くなってるんで変わってきちゃうんですよ。

〈井口〉ほんとの地方に行ったら道の駅が中心になってますよ、今や。（笑い）

〈栗原〉鉄道使うのは高齢者か高校生とかなっちゃうでしょ？一時間に一本じゃ生活に使えないしってなると、やっぱり駅じゃなくなって来てるのも多いですよね、地方は。

〈井口〉そうですね。それこそちょっとしたスーパーとか、コンビニみたいなところになっちゃってる。不良学生のたまり場もそこになってる。

■商業だけじゃなくて、人が住んでないと中心市街地にはなれない。

〈山名〉こないだの高橋志保彦さんの話の中でもあったんですけど、中心市街地ってのは商業という考え方が一つあると思うんですけども、本当に商業だけで中心市街地ってのは成り立つのかなっという話があると思うんだよね。ヨーロッパはシティセンター、大体日本にシティセンターっていう言葉がないですからね。ヨーロッパ行くと道路標識でもシティセンターって書いてますよね。シティセンター行くと教会があったり、市役所があったり、広場があったり、商店街があったりそういうなんとなくいろんな機能が集まったところがシティセンターになってんですけども、日本の場合はどうなんですかね？駅前はどうも、まだ越谷はいいんですけど、首都圏はいいんですけど、地方行ったらどうなんですかね。昔は駅前っていったらお店があったり、いろいろ在ってそれなりにセンターらしかったんだけど。

〈栗原〉今駅前はさびれてる所が多いです。鉄道利用者がいなくなって来てるから。それにシティセンターや市役所が在るから中心かって言うとそうとも言えない。業務地区ってのは土日は誰も居ない所になっちゃう。だからやっぱり中心市街地ってのは生活がある所じゃないと駄目だと思うんですよ。住んでてなおかつそれなりの商業施設があってみたいな。最低限その２つがないと、いわゆる中心市街地的な意味合いは無くなると思います。

■賑わいが無いと中心市街地とは言えない。それじゃあ、賑わいが在れば中心市街地か？

〈山名〉昔埼玉新都心の話をやってたんですけども、ずいぶん前ですけどその時に昼間、人居ねえじゃないかって。だから休みの日にそこに人をどうやって集めるかってことを一生懸命議論した。だけども出来てしまったらそんなの吹っ飛んじゃって、管理者は「来てくれなくていい」と、「余計な人入んなくていい」。だから土日はどんどん人が居なくなっちゃって。あの時に一生懸命、「せっかくあんなに施設が在るんだから人をもっと集める工夫しようじゃないか」って言ってたんですけど、全部駄目になっちゃった。だからそういう市役所、公的な施設も土日をどう使うかという議論足りませんね。

〈栗原〉業務地域は土日に人が居ない場所になっちゃうじゃないですか。業務地域はいい場所にあるんだから、市役所の駐車場を無料開放するじゃなくて、市役所の駐車場に屋台出しても良いとかね。なんかやれば良いんじゃないかと僕は思うんですけどね。

〈井口〉このインタビューの最後は蓑原さんにすることになってんだけど、蓑原さんが中心市街地とは何かっていうのをちゃんと言ってくれると思うけど。

〈栗原〉蓑原さんがやられた時代の中心市街地のイメージと、今の時代の中心市街地のイメージって変わってきてるかもしれないですね。

〈井口〉僕らが思ってたのはやっぱり商店街が中心だったですよね。

〈山名〉昔はそうですよね。

〈井口〉賑わいというのがどうしても出てくるでしょ。

〈栗原〉じゃあ商店街だけが中心市街地かって言うと、ロードサイドのショッピングセンターも中心市街地だって言えるんですかって話ですよね。

〈井口〉それはそう言わざるを得なくなってるんじゃないかっていうことです（図・44）。

〈栗原〉商店がいっぱいあって賑わいがあるけど、これが中心市街地だったらあまりにも寂し過ぎるじゃないですか。

〈井口〉三重県津のね、僕はもうびっくりしたんだけど、もう十年くらい前だけど、津は県庁所在地ですよね。商店街が全滅ですよ。津だから美味しいすし屋もあるだろうと調べて行ったんだけど、それも閉まっちゃってる。ホテルで聞いたわけ「今、人気のあるちょっといいすし屋はどこでしょう」って聞いたら「ロードサイドですよ」。（笑い）ロードサイド行ったらね、すし屋だけじゃなくて他のもいっぱいあってね、まぁ賑わってる、賑わってる。みんな歩行者空間ですよ、しかもそこ。

〈栗原〉大規模ショッピングセンターって二〇年くらいのスパンでしか考えないで作っているんですよ。ちょっと売上落ちれば撤退出来るって軽い気持ちでやってる。建物賃貸でしょ、建設協力金払って。いつでも撤退出来る。





（図・44＊） 2015 年に大阪北部にオープンしたエンターテイメント型のショッピングセンターEXPO CITY。乳母車から車椅子まで、ファミリーから中高生のヤンキーグループまで。エントランスプラザ(上)、屋内のセンタープラザ、フードコート（下）は人で一杯。映画館や水族館も在る。

■日本の中心市街地は時代に合わせて動いちゃう?

〈冨岡〉震災の時に思ったんですけど、拠点が動いていっちゃうっていうのが日本じゃないんですかね。イタリアとか街路もそうなんですけど、動かないんですよ。ヨーロッパの場合は役所の周りにうまいこと住居施設、商業施設がきちんと入ってるし道がぴたっとあるんですけど、日本の場合はそれがばらばらでずっときちゃってるからもともと一緒にならない。だったらもう商業施設は空いてる場所を選んで、時代時代に合わせて、昔は鉄道中心だったのに、今は車中心。だから郊外って移動しちゃう。

〈栗原〉イオンだっていつ潰れるかわからないし。

〈冨岡〉だから高齢者が増えて車乗らなくなると違う公共交通ができるわけですよね。それが集まる所にそこに中心市街地がまた来ちゃうんですよ。移動しちゃうのね、二〇年、三〇年毎に。

〈井口〉そういうもんじゃないかな、僕もそれに近い。日本の中心市街地っていうのはそういう風に考えたほうがいいんじゃないか。

〈栗原〉それは分らなくはないけど、あのロードサイドやショッピングセンターを中心市街地っていう名前で呼びたくはないっていう気持ちはありますね。

〈井口〉じゃあ日本の中心市街地は無くなって消えたと。

〈栗原〉無くなってきつつあると。やっぱり生活がないとこを市街地って言いたくないですよね、気持ちとしては。

〈井口〉生活て言ったってそれは生活ですよ、ロードサイド。

〈栗原〉やっぱり居住。居住が伴わないと生活感がないじゃないですか。ショッピングセンターに、生活「感」っていうのが。生活必需品は売ってるけど、そこで生活してる人居ないじゃないですか。

〈井口〉栗原さんも若いようでまったく僕と同じ世代だな、変わんないね。（笑い）僕も無理して突っ張って言ってるんだけど、ＤＩＹの店も郊外ですよ。最近ねＤＩＹの店に行くとね、こいつは生活感あるなと僕思いましたよ、あれ見ると。親子で来てお父ちゃんが息子連れて大工道具触って、これはこう使うんだとか言って話してる。お母ちゃんは別のとこに居てなんか探し物してる。あの感じはね、これはこれで一つの生活だなと思いますね。

僕は半端なシャッター商店街、そうじゃなくても、町中のまだやっと生きてる商店街に行くよりもあっちのほうがまだ僕「生活感」感じるよ。

〈栗原〉そうかな。嫌いなんですよ、ロードサイド。あんなものはつくっちゃいけないと思ってる人だから。（大笑い）

■商業の賑わいと中心市街地。ヨーロッパと日本は同じようでも違う。

〈井口〉さっき話に出てたけどね、ヨーロッパの中心市街地と日本の中心市街地は、これは違うから単純に比較したらいけないと思うんですよ。

僕さっき日本の中心市街地はやっぱり商業の賑わいじゃないかと言ったんですけども、その点一つとっても違う。ヨーロッパは日曜日は店閉まるんですよ、商業ないんですよ。レストランとかカフェとかそういう飲食店はあるけどね。それでもって賑わってる。見てるとね、ゆっくり歩いて、楽しんで、のんびりしてる。気分解放するために週末の中心市街地に行くんですよ。この日は働いちゃいけない安息日なんですよ。だから中心市街地には人気のない静かな木陰や広場もある。

イタリアでもドイツでも歩行者優先の町づくりするときにね、反対するのはいつも商店なんですよ。やっぱり平日に車で来てもらいたいから。日本は商店街を活性化させようと考えて歩行者優先、歩行者専用にしようと言うけども、ヨーロッパでは商業の賑わいのために歩行者優先にしようなんて考えてない。逆なんですよ。もういいと、商業は。中心市街地にはもっと大事なものが在る、それを失いたくないと思ってやってるんですよ。

そうすると、また商業者はちゃんと食ってるから上手にそれに合わせて、それなりの経営に切り替えるからね。日曜日に店開くとこも出て来てるし、結果的には商業者も良かったんじゃないみたいな話にはなってるんだけど。

〈栗原〉例えばイオンモールとかでっかい駐車場に停めてから延々歩かないといけないじゃないですか。それとおんなじこと考えたらシャッター街とかの裏側に駐車場を作って歩かせればイオンモールと同じことじゃないですか。そっちのがよっぽど良いんじゃないですか。

〈井口〉よっぽど良いんだけどね。よっぽど良いんだけど店の魅力がないんですよ。活き活きとした昔の個人商店の魅力がないんですよ。

〈栗原〉ないですね。旭川の買物公園もね。どう見ても成功したとは言いにくいとこあった。リニューアルした後見たけど。

〈井口〉日本はどうしても、要するに買い物になるでしょ、中心市街地というとき。人が賑わうとなると、やっぱり商業、商店ということになるじゃないですか。いくら周りの環境整えても、そこに人は魅力を感じてくれないんですよ。

■車社会じゃなくなる。それを前提にしてこれからの中心市街地は考えないと・・・

〈山名〉いずれにしても、その話は自動車がベースなんですよね。これからは自動車使えなくなったときにどうするのかっていう話も出てくるんじゃないか。これからの中心市街地っていうのは夜も人が住んでるし、いろんな機能もあるし、商売も出来てるというようなのが、コンパクトにまとまってるというのが必要じゃないか。それをこれから中心として、拠点として育成していこうという方向じゃないかなと思ってんですね、難しいと思うんですけどね。

〈栗原〉車社会がこのまま続くっていうと、疑問がいっぱいあって、高齢化って問題もあるけど、それだけじゃなくて今若い人の免許取得率が非常に減ってて、ましてや車所有率がもっと減ってて、免許なんか取らないよとかね。車なんか要らないよと。必要ならレンタカー借りりゃいいんだみたいな人たちが、結構若い人で増えてるんで、この１０年どこへ行っても車の交通量が減ってるんですよ。減少傾向なんですよ。だから車社会から違う社会に変わりつつある方向は見えてるんだと思う。

ではどうゆう社会になるのかなと。昔の駅前が復活すんのかなって、それはまた違うかもしれないし、コミュニティバスみたいなのが出来るのかもしれないし、よく分からない。分からないけど、十年、二〇年先のことだと考えちゃいけないと思うんです。当然車社会じゃなくなるっていう風に、今考えないといけないかなと思うんですけどね。







（図・45）コンパクトにまとまった生活圏がここには出来ている。

■屋外の歩行者空間で中心市街地は復活する、と思いますか？　それとも必要ない？

〈井口〉みなさんそういうときにね、ちょっとイメージして答えてほしいんだけど。今の越谷の駅前、あの駅広であそこに屋台が出せる、あるいは市場が出せる、時々イベントやってる、その

周りにスターバックスみたいなのがあって外で座ってお茶が飲めるみたいな所になるとね、ちょっとそれを想像してください。すごく楽しい場所になると思うんですよ。市場を出すと賑やかに人も出て来る。ベンチに腰かけて休んだり、カフェでお茶飲んでたり。そうするとそこが中心市街地になると。つまりそういう歩行者空間がある場所をつくれば中心市街地になる可能性があるんじゃないか、というのがこのインタビューの一番の問いかけなんですけど、どうでしょう？そういう歩行者空間を作ること。それを実際に使うこと。つまりこれは道路占用なんだけど。あるいは公開空地を使うこと。それによって中心市街地は復活すると思いませんか。

〈桑嶋〉そうだと思いますね。地元なんかでそういう町づくりのことでお手伝いしてるとそういう声聞きますね。駅広とか交通結節点とかは人が通っちゃうところ、そこに溜まらない、通過する場所になっちゃってるけども、地元の人はそこで溜まって欲しいと思ってる。溜まるためにはそういうテラスみたいなのがあったりというのを、最近地元からも少しずつ聞こえてくるってのもあるんです。

〈山名〉やっぱり最後は人がどんだけそこに集まってくれるかっちゅうこと。施設やるのはいいと思うんですけど、結局最終的にほんとにそこに人が集まって来てくれるかどうか。そうすると駅前っていうのは気を付けないと乗り換え機能に特化しちゃう。人が集まる場と言うより乗り換える場というような話になっちゃって、それが一番表に出てきちゃってね。そうするとほんとにここが中心市街地と言えるかどうかっちゅうのはね一つあるのかなって気はするんですね。やっぱりもっと歩ける社会をつくったほうがいいのかなと私は思ってんですけどね。だから歩いて暮らせる町づくりとかね。コンパクトシティとかアイディアとしては非常にいいアイディアなんで、それをどうやって実現していくかっていうのは難しいんですけど、大きな方向としてはあるのかなと。

〈井口〉栗原さん今の越谷駅前、生活があるかって言ったら無いんじゃないの？僕が言ったような使い方をしないと生活見えてこないんじゃないの？

〈栗原〉そうですかね、でもある意味ではミニコンパクトシティ。超高層マンションがあって、濡れないで買い物も出来るし、緑もあるし、病院もあるし、市役所のパスポートセンター、図書館もあるしとかね。この一角を歩いて回れば日常生活何でも不便は無いし、他に行かなくても暮らせる場所なんですよね。お祭りでは山車も入ってきて盛り上がるし。コンパクトにまとまった生活圏がここには出来てるんですよ(図・45)。

〈井口〉それはそうだな。全部屋内だけど。

〈栗原〉どっか行くときは駅まで行くとか、バス停まで行くとか。ビルの中に店が入ってるから、ちょっと食事をしたければ歩いて行けるとか、ある意味ではミニミニコンパクトシティ的な要素がほとんど入ってる。

〈井口〉日常暮らすのは屋内で、屋外は眺める庭というのが僕は日本人の空間パターンだと思ってる。ここではそういう街が出来てる、生活が出来てる。要するに生活は建物の中で満たされたら、外は歩きやすく快適にするということで良いんじゃないかということですな。

〈栗原〉だから外に何か在っても良いけど、無くても良いんじゃないか。中心市街地では屋外の生活が絶対ないとまずいっていう話ではないんだと思うんですよね、特に日本においては。

＊本インタビュープロジェクトは、ＪＵＤＩ公募型プロジェクト二〇一四、二〇一五年度、およびＪＵＤＩ関西ブロック公募型プロジェクト二〇一五年度の助成を受けて実施しました。掲載写真は＊印(井口提供)以外すべて栗原裕氏提供。

＊会場はヨシモトポール（株）会議室（東京有楽町）を提供いただきました。



■インタビュー参加者■（敬称略）

栗原　裕

一九五四年、東京都杉並区生まれ。シビルデザイナー。㈲ユー・プラネット　代表取締役。
一九七九年工学院大学専門学校建築科研究科卒業、（株）現代文化研究所、㈲佐野建築設計綜合研究室、株都市計画総合研究所、㈱アーバンプランニングネットワーク等を経て二〇〇一年より現職
主たる仕事に、日光江戸村造成・排水設計、下館駅北口駅前交通広場設計、直江津駅北口駅前交通広場設計、東京本願寺牛久浄苑土木基本設計、隅田川（両国橋上流）左岸修景設計、神田川修景設計、北越谷駅東口駅前交通広場設計、河津バガテル公園設計・監理、越谷駅東口駅前交通広場設計、多賀大社絵馬通り景観設計等
日本都市計画学会会員、土木学会会員、ＪＵＤＩ（都市環境デザイン会議）関東ブロック幹事、ＮＰＯ法人景観デザイン支援機構事務局長、一般社団法人パブリックデザインコンソーシアム理事

〈ゲストメンバー〉発言順

桑嶋哲朗　昭和株式会社　市街地整備室
冨岡仁計　㈱住軽日軽エンジニアリング　営業企画部デザインチーム、ＪＵＤＩ（都市環境デザイン会議）理事
工藤　勉　ヨシモトポール㈱、ＪＵＤＩ（都市環境デザイン会議）理事
飯田とわ　Towa G・Works　ＪＵＤＩ（都市環境デザイン会議）会員

〈インタビュープロジェクト　主催者〉

井口勝文（代表）　山名清郷

⑤　インタビュー　2016.03.11

横須賀、狭山市に見る、日本ならではの上出来の歩行者空間

南條　洋雄

私、曽根幸一[1]さんや土田旭[2]さんが東京大学の都市工学科の助手を務めておられた時の教え子です。西澤健[3]さんとか曽根さんとか、亡くなられた南條道昌[4]さんらがＪＵＤＩ（都市環境デザイン会議）を設立する時に真っ先に呼びかけを受けまして、素晴らしい！と最初からメンバーに入れていただいたのがＪＵＤＩとの接点です。その後おかげさまで、大勢の方とＪＵＤＩを一つの母体として活動出来てる大変ありがたい経緯を辿ったという南條でございます。

もう一つ付け加えると七五年に、ちょうど第一次オイルショックの直後ですが、すべての公共工事が凍結になり、私が担当していたプロジェクトも着工見合わせということになって、もうこの国に未練はないということでブラジルに移住いたしました。そこで十年過ごしたものですから、一九八五年に帰ってきたときは完全にウラシマ状態でして、そのころ日本はバブルに向かっておりまして、それにある種便乗する形で事務所を立ち上げて、昨年の五月に三〇周年を迎えることが出来たという身分でございます。

■三つの経験を元に話します。日本の二つのプロジェクト、ブラジルの十年。

一つがウェルシティ横須賀。これは西暦二〇〇〇年に竣工したプロジェクトです。それからスカイテラス狭山。これが二〇一二年にグランドオープン竣工したプロジェクトです。この二つの経験を元に、前もって問いかけられてることに対してわたしなりの考察をしようと思っています。それから三つ目の経験が、七五年から八五年までサンパウロに住み、現地の著名な建築家の事務所に所属して、ブラジル中駆けずり回って、いろいろなプロジェクトに参加をしてきたこと。一九七五年クリティーバーには真っ先に行っておりますので、当時からクリティーバをずっと僕なりの目で見てきているという経験を踏まえて語ります。ほかのことは思い切って割愛します。本論に入る前に今私が置かれている仕事の現状について話しておく必要があります。

---

1 曽根幸一（そね こういち、１９３６－）：都市計画家、建築家、アーバンデザイナー。曽根幸一・環境設計研究所主宰。

2 土田旭（つちだ あきら、１９３７－）：都市計画家、アーバンデザイナー。（株）都市環境研究所設立。

3 西澤健（にしざわ けん、１９３６－２００３）：インダストリアルデザイナー。（株）ＧＫ設計社長。

4 南條道昌（なんじょう みちまさ、１９３９－２０１０）：都市計画家、都市プロデューサー。（株）都市計画設計研究所設立。

■まず言っておきたいこと、「ちゃんとした仕事をさせてもらえない」という現実がある。

私はどういう身分かというと、一貫して個人経営の民間の設計事務所、一級建築士事務所で働く建築家という立場です。非常勤の先生は何度かやりましたけれども、常勤の教職にはついておりませんし、修士も持っておりませんし、ド民間ということでご理解ください。

僕が話したいことと関連があるのであえて話してるんですけれども、そういう現実を抜きにしては話が半端になります。今までやってきたこと、今もやりつつあること、それから、今日うちの事務所の中堅、若手も来てますけども、事務所の外のＪＵＤＩの若い人たちも含めて、これから先に向かって取り組んで行きたいと思ってるときに、諸々のことが現実としては逆の方向へ向かって行ってるところがありますね。

要は仕事をさせてもらえないということです。

発注方式としてプロポーザルが今主流ですが、ほとんどが実績主義ですから、自己採点すれば出す前から「外れだな」って分りますよね。

ちょっと気を許せば全部入札になっちゃいます。今日お見せするプロジェクトでも実は一緒にやってきた仲間が途中から入札の洗礼を受けて飛ばされたとかいうことも起きてます。

そんな中でうちの事務所でも抱えてる問題ですけれども、世代交代がなかなか進まない。僕らの仲間がどんどん亡くなっていくような年恰好になっていて、その割に後に続く次世代の若い人達になかなかうまく伝えられない。僕らが若かった頃にいろいろやってきたその流れにどうも連続感が持てない。そういう現実を僕は感じているという心境です。

それからもうひとつ、阪神淡路震災の直後もそういうリアクションがありましたし、東北の三・一一もそうですが、どうしても美観、景観といったものと防災とを対立軸でとらえて、どっちが先かみたいな議論が必ず出てくる。そのため、「良いとこまで行ったのに、それが下降線を辿る」といったような社会的状況があると思います。

■我々の業界団体は乱立している。土木と建築は交わらない。

ＪＵＤＩがあってＪＩＡ（日本建築家協会）があって、ＪＩＡ都市デザイン部会があって、それに対して例えば篠原・内藤グループのＧＳデザイン会議[1]とかいろいろ。それからランドスケープのほうも二つも三つもいろんな団体が乱立してるといった中に、都市計画と建築とか、土木と建築とか線引きがあって、市民から見ると答えが一つであって欲しいところに、いろんな人たちがそれぞれいろんなこと言ってるっていう状況がある。

内藤廣の名言で面白いなと思ったのが、東大に例えると一号館の正面階段が右左分かれてて、右が建築、左が土木ですよね。あれ一度上るとその先絶対交わらないって言う。本当は裏でつながってるとこあるんですけども、内藤廣さんそう言ってますよね。明治の時代から右の階段か左の階段かは敵対って言うか、仲が悪いんだと。都市工学科は全然つんぼ桟敷の８号館で始まったんですけれども、その間の粘着剤になりゃいいんですけど、必ずしもそうなってない。

■これまでとは違う都市の新しい成熟を、楽観的に期待している。

一方において地域の活性化とか、いろいろ少子高齢化の中で云々って言うんですけど、最近東京で仕事をしてるとますますもって、東京それも駅前中心の集中が加速してるって現実。こんな現実の中で今日の頂いたテーマをどう見るかということ。それに対して今後の可能性っていうのは最後に言うべきことなのかもしれませんけど、私は楽観論です。ラテンから持ち帰った超楽観論でおります、大丈夫よと。

---

[1] ＧＳデザイン会議： http://www.groundscape.jp/

ニューウェーブは着実に来ています。逆に言うとロートルがあんまり頑張ってないほうがいいんじゃないかと思うんですけど。

日本は「追いつけ、追いつけ」で来たから、僕らは明らかに欧米志向って言うか、発展途上でいかにあるべきかって鍛えられてきたわけで、その延長線上には何がしかの陰りがあるんだけど、だからむしろ違うモデルにこれからは行くんだろうと考えています。これまでのモデルとは違う新しい成熟の時期に入っているでしょう。

もう一つ。まったくわれわれには想像のつかなかった情報化。私は残念ながらＢＩＭは動かせませんけども、うちの連中は平気で動かすという、この差ですね。

ニューウェイブ、成熟型モデルの定着、情報化。今後そういうふうに世の中は良い方向に行ってると、私は楽観的に見ています。

前置きはこのくらいにして話の本論に入ります。

■横須賀ウエルシティでは基礎調査から実施設計まで、全部やらせていただきました。

二つの日本のプロジェクトですが、一つ目が横須賀です。東京から直線で約六十キロ。東京湾に面した米軍横須賀基地のある横須賀ですね。人口は四十万。

紹介するウェルシティはＪＲ横須賀駅のすぐ南側です（図・1）。横須賀には昔の国鉄の引き込み線、操車場が在りました。その跡地開発でこの街ができた。事業者は横須賀市、神奈川県住宅供給公社それから当時は都市基盤整備公団と言っていて、今のＵＲ都市再生機構。一九九五年大臣承認で、事業が始まったときは特住総（特定住宅市街地整備事業）って言ってましたけど途中で制度の名前が変わって住宅市街地総合整備事業、再開発の一種です。面開発ですね。そして二〇〇〇年に竣工しました（図・2）。

４・５ヘクタールの事業規模です。道路、広場その他諸々あって、ざくっと言うと住宅が賃貸、分譲合わせて四五九戸。高齢者住宅が健常者のための住宅一五六戸と特別養護老人ホーム（特養、ナーシングホームと言いますけど）五九床、そして市の公共施設です。

私は一五年ほどこの仕事をやらしてもらいました。最初に基礎調査のコンサルティングをやらせてもらいました。それから年度を重ねて都市計画の素案策定のコンサルタント業務を受託しました。それから基本計画。

ここまでは割と順調に連続して受託できたのですが、いよいよ営繕発注、すなわち基本設計の発注の段階でそのニュースが広まると、どっと十数社の大手の設計事務所の営業が始まって仕事の取り合いになりそうになった。

結論先に言うと、基本設計はやることが叶いました。そして実施設計もやることが叶いました。それで現場常駐監理も叶いましたので、十五人で始めて二五人くらいまでスタッフを増やしたんですが、ピーク時はここの現場事務所に三年間うちの正社員が五、六人常駐しました。ここに来てる野呂も当時常駐しておりましたけども、そういう状態でこの仕事に携わることが出来ました。

さらに景観デザインガイドラインの策定も私がやらせてもらいました。

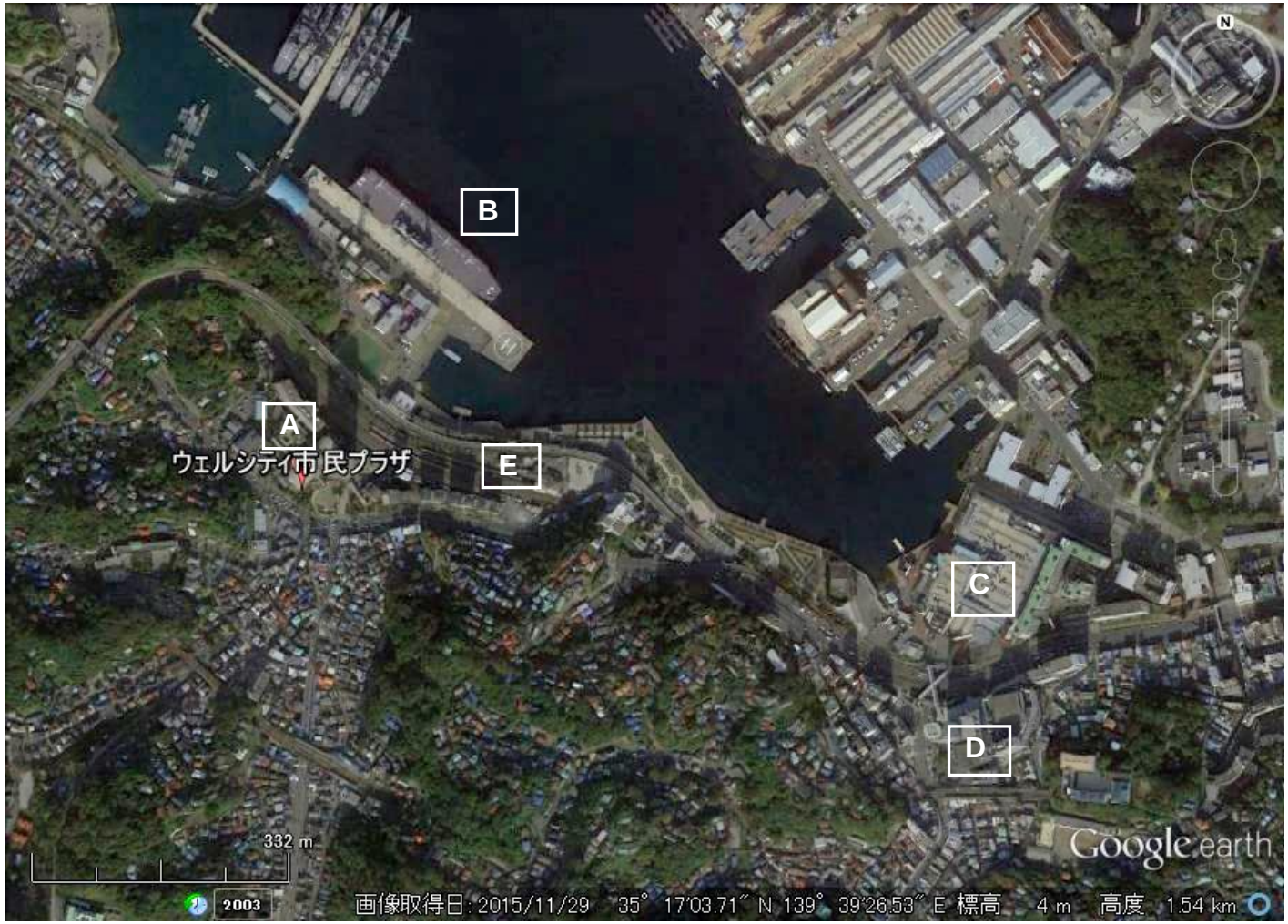
ここにみえてる井上洋司さん、吉田慎吾さんそれから面出薫[1]さん。みんなＪＵＤＩのメンバーですが、それぞれに専門のデザインをお願いしてチームを作って進めました。

厳密に言うと井上さんの場合はＵＲにご紹介して、ＵＲの発注部分と公社の発注部分といろいろあって、工夫が必要でしたが、同じメンバーがいろんな契約をしながら、最終的には一つのチームになって出来たという案件です。

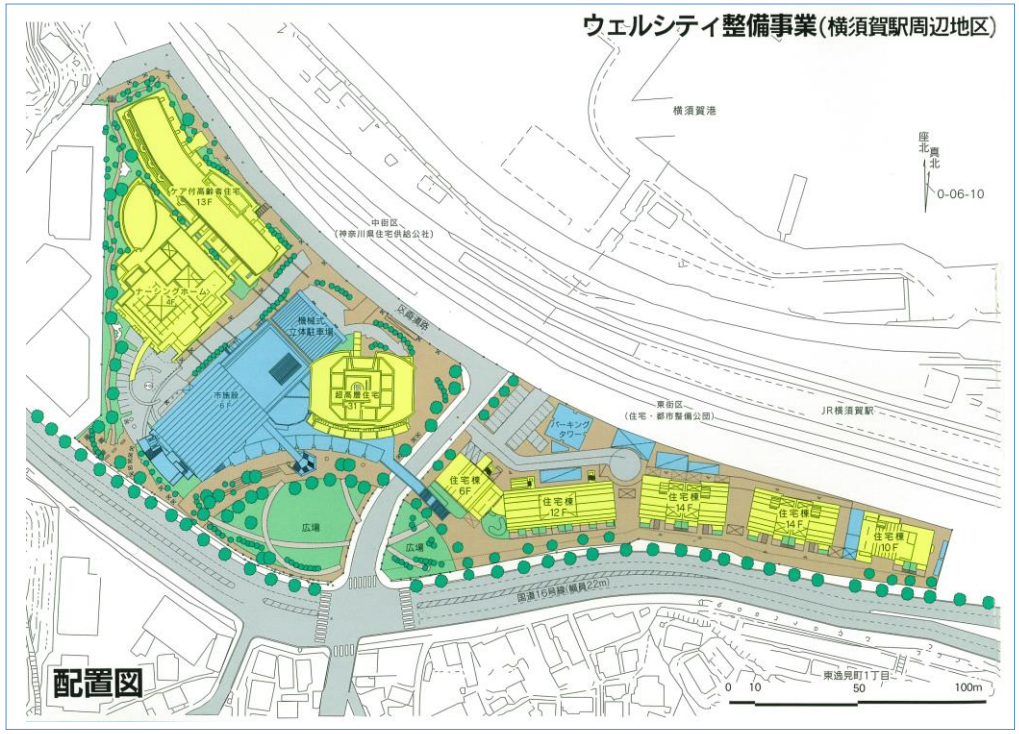
---

[1] 面出薫（めんでかおる一九五〇〜）：照明デザイナー、プランナー、プロデューサー。（株）ライティングプランナーズ アソシエーツ代表取締役。市民参加の照明文化研究会・照明探偵団団長。

計画の内容ですが、敷地の南側に沿って国道十六号線。東からＵＲの街区五棟と県公社の超高層棟一一〇メートル、三十一階建て、低層部分が保健所、市民大学といった横須賀市の公共施設です。敷地の西の端に一五九戸のケア付き高齢者住宅棟、特別養護老人ホーム（ナーシングホーム）五九床。このような施設が全部二階レベルでデッキでつながっています（図・3）。敷地の北側に横須賀線が走っています。その北側、横須賀港に沿って本町山中線っていう横横道路からの分岐で横須賀市内に下りる高速道路が走っています。



（図・1）Ａ：横須賀ウエルシティ、その前を通っているのが国道 16 号　　Ｂ：米軍基地。昔は空母エンタープライズ（今はロナルドレーガン）が泊まっていた。**C**：ダイエーショッパーズプラザ。　**D**：丹下さんが設計したプリンスホテル。この右手（東）に行ったところが横須賀の中心市街地。　**E**:JR 横須賀駅。



（図・3）横須賀ウエルシティ整備事業　配置図



（図・2）横須賀ウエルシティ。JR 横須賀線と国道 16 号線に挟まれている。



（図・5）国道 16 号線沿いの歩道と歩道状公開空地は一体の空間になるようデザインしている。



（図・4）公社街区と UR 街区をつなぐ多目的広場。左手に地上とデッキとをつなぐ貝殻状の階段が見えている。

■歩行者空間は、地上の公開空地と2階レベルの歩行者デッキで構成している。

この辺は通り抜けの海風が強いので、風洞実験でもかなり風害が予測されまして、樹をかためて植えて防風林的な扱いをしてます。

超高層棟の南側前面に国道十六号線に沿った二つの広場があるんですが、ＵＲ街区の広場と公社街区の広場です。間に区画の道路が在りますが、出来るだけ一体の空間になるように配慮しています。多目的広場です（図・4）。井上さんの力作です。地下が雨水貯留槽になっています。写真は公開空地になってるところの十五年後の状態です。このあたりは今になると貫録がついてきてるというか、程よく汚れて馴染んできました。

ＵＲ街区の国道十六号線沿いは歩道状公開空地です。歩道と公開空地がひとつの空間に感じられるよう、井上さんがデザインしています。庭付き、テラス付き住宅がそこに面しているという構造です（図・5）。

２階のデッキレベルがすべての施設のメインエントランスになってまして、なぜかって言いますと、将来は国道十六号線の横断デッキ（歩道橋）とＪＲ横須賀駅の橋上駅っていう想定があって、そこからデッキが伸びてきて二階レベルがこの街の歩行者のメインになるということだったのです。広場からはエレベーターで上げて、二階のデッキで全部国道十六号線もＪＲの線路もまたげるように考えて、先行してここを作ってるためにすべてのエントランスが二階に想定されてるという仕組みです。

■未完に終わった歩行者デッキのネットワーク。

ＪＲ横須賀駅からウエルシティを経て逸見の駅まで二階レベルの歩行者デッキでつなぐ計画でした。その逸見の駅で先日プラットホームからウエルシティの方向を眺めると、十五年経って何も変ってないですね、旧市街地が（図・6）。この旧市街地の活性化の第一期事業としてウエルシティは位置づけられていたんですけど、その後何も変わってないですよ。変わってないのが良いかどうかっていうのは何とも言えないですけど、ここまで続くはずだったあの面開発があれっきりで終わっちゃいました。東街区、中街区が一次事業で、それに続く西街区ってのがありましてどんどん広がって行く計画が在ったんですよ。一次事業の後を受けていくはずだったのが、その後経済成長が止まって、それから少子高齢化云々の時代になって、三・一一の東北大震災。結局何にも進んでないですよ。駅の橋上化なんか何処行っちゃったのみたいになって、今行くと歩行者動線が全部二階レベルに在るっていうのが不思議でしょうがないという状況が、残念ながら起きてます。十五年経って行くんですけども、これ何だったのかなっていう気持ちはあります、正直なところ。



（図・6）JR 逸見駅のプラットフォームからウエルシティ方向を眺める。計画ではここまで面開発で新しい市街地がつながることになっていた。

■狭山市スカイテラスでは実施設計から外れて、デザインの調整役にまわった。

二つ目の狭山市のプロジェクトは西武新宿線の高田馬場駅から所沢を過ぎて次の特急が止まる狭山市駅前の再開発事業。市の人口十五万人。ホンダの工場などが在るところですね。狭山茶というものも知られてますけど。　狭山市西口市街地整備事業という事業名称で最終的には狭山市がＵＲと協定を結び、第一種市街地再開発事業のＵＲ施行で作られた街です（図・７‐１、２）。発注者は従いまして、ＵＲ都市再生機構です。二〇〇四年に都市計画決定に辿り着いて、翌年に着工して、二〇一〇年に街開き。この時は第二街区が部分竣工、その二年後に第一街区が出来てグランドオープン二〇一二年ってことです。事業区域面積は三・三ヘクタール。都市計画道路の整備、それに交通広場、市民広場の整備、それから市民交流センター、ショッピングセンター、駐車場、住宅といった施設建築物が入ってます。

この頃ＵＲが分譲住宅を民間と競合して作るべきではないという批判がピークの時でして、住宅は一旦ゼロになったんですけども、かろうじて賃貸住宅で認めてもらって事業を進めました。これ始めた時は住宅何百戸の計画だったんですけれども、七十戸の賃貸住宅をやっとＵＲがお願いして作らせていただいたみたいな感じ。今行ってみますと周りにマンションにょきにょき出来てます。だから住宅需要はあるんですね。

横須賀とおんなじように基礎調査をやりました。基本計画の素案作りから、基本計画まで。狭山市の各部局の必要な施設を何にするかという洗い出しの作業とか、市民のワークショップを重ねて、何が欲しいかとか、何を作るべきかといったようなこと、基本計画で全部やったんですね。

それからデザインガイドラインも作りました。

ところがここでは横須賀のときと違って、時代が変わってそうは問屋が卸さないぞという現実に遭遇しました。

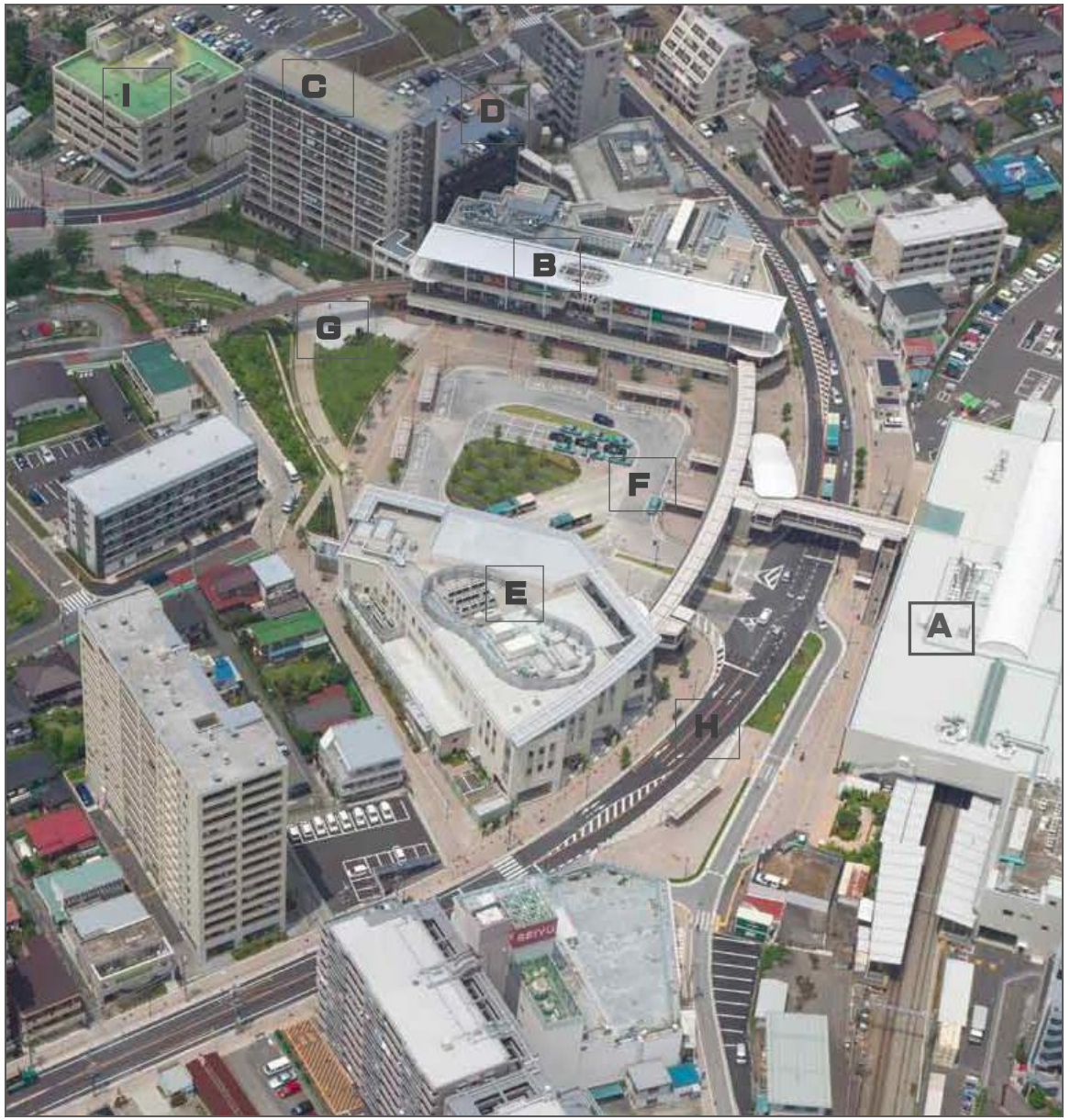
ＵＲに呼ばれまして「基本設計の随意契約は無理だよ」と言われました。公開のプロポーザルになりまして、当然私としましてはプロポーザルで一等を取るということで行こうとしてたら、またＵＲの幹部に呼ばれまして「無駄死にするな」。「プロポーザルの審査員にするからそういう形で残った方が確実に最後まで関われる。君には残ってほしい」という言い方をされました。プロポーザルにエントリーしちゃうと負けたら終わりだということで、結局コンペプロポーザルからは外れて、その代わりにマスターアーキテクト制度を使ってくれて、マスターアーキテクトに適任は誰かとなれば、入札コンペに寄らずともゼロからやってる私がよかろうということになって、ぶっちゃけた話、業務報酬は丸が二つほど減るんですけども、その地位に甘んじたということです。結果的には良かったと思ってます。

設計はぐちゃぐちゃに分割されて、この広場は入札でどこそことか、駅前広場はどこそこのコンサルタントに落札だとか、デッキはまた入札で誰とか、ズタズタになっていくもんですから、建築に至っては設計施工で鴻池組とか、そうなっていくもんですから絶対に全体をカバーするデザインガイドラインが必要だということになりました。それについては私が作らせてもらって、さらに総合デザイン調整会議という組織を作ってくれて、その議長を仰せつかりました。設計者からは外れたのですが、複数の設計者が入れ代わり立ち代わり出てくるのを受けて、ずっと竣工までデザイン調整の議長という形で設計に関与することは出来ました。だけど事務所の設計の仕事にはなんなかったという次第です。

従って、デザイン調整作業の協力事務所として誰を挙げるかについては非常に微妙なんです。戸田芳樹風景計画を挙げると、戸田さんの前にはタウンスケープの山口さんがいたとか、戸田さんがやったら市発注の設計は地元の事務所に入札で持っていかれたとかね。横須賀ではいろいろ歯を食いしばって頑張ってなんとか出来たことが、ここでは半減したんです。

救われたのは大日本コンサルタントの松井さんのチームが大変頑張ってくれて、僕を立ててくれたことなんかもあって、大日本コンサルタントのチームと私とクリマの吉田慎吾さんとがいい形で役割分担出来たので、調整作業の核となることが出来ました。

なかには「調整会議、なんでこんなめんどくさいことやるの」みたいな迷惑顔の人たちも居たりなんかして、設計料激安で取ったんで「そんなことやってたんじゃ大赤字だ」なんて平気で言う人もいっぱい居る中で進んで行ったということです。



（図・７ - １）狭山市スカイテラス。Ａ：JR 狭山市駅（再開発事業区域外）　Ｂ：商業棟　Ｃ：住宅棟　Ｄ：駐車場棟　Ｅ：公共施設　Ｆ：駅前広場　Ｇ：市民広場　Ｈ：都市計画道路・上諏訪線　Ｉ：市立図書館（再開発事業区域外）
写真は UR 編「事業誌」より。

■両プロジェクトとも、歩行者空間整備が重要な目標だった。

歩行者優先の都市計画における位置づけがこの二つの物件についてどうであったかについてはこれはっきりしてまして、まず横須賀では駅前のコンパクトな歩行者のネットワークをつくることが目標でした。先ほども申しました橋上駅とか国道十六号線の渡りとかいうことも含めて、そういう整備をすることが目標にはっきりと謳われておりました。

狭山では三つの目標が謳われています。ひとつは従前にはまったくなかった駅前交通広場、その周辺の自動車交通と歩行者空間の整備。次に、有名な三大七夕祭りの一つと言われている大きな



(図・７－２) 狭山市スカイテラス平面図　　図はUR編「事業誌」より。

イベントがあるんですが、そういったことを執り行う基盤がまったくないといったようなことで、そのための広場つくり。三つ目の目標が商店街振興。狭山市の商店街は見事に衰退しておりまして、郊外のショッピングセンターしかないような状態に対してなんとかしたいという、それが三つ目の目標でございました。

駅降りたところから一筋の昔からの商店街、七夕通りとも言いますが、ずっと入間川まで伸びているんです。昔はそこが活気を帯びた商店街だったのですが、すっかり寂れておりました。目標であった商店街振興は今でも目標になっていて、結局実現していないということを後に私触れるんですが、当時も計画目標のひとつでございました。

このように両方ともまさに面的な都市計画の手法で行われた例でございます。それのメリットがいかに大きいかは実感しました。ともに十五年かけたプロジェクトなんですが、これはとてもじゃないけど、民間だとか地元商店街っていった単位でやるのはとても無理だなっていうのは実感しております。

■「歩行者専用」というよりも、「歩車分離」が目標だった。

「車をまったく通さない歩行者専用ゾーンが実現しましたか?」と言われると、実現したとも言えますが、かっこ付きなんですね。

横須賀では歩道状公開空地、多目的広場、デッキ、通り抜け公開空地、そういったものはすべて当然出来ておりますが、それが十分に有効であったかどうかは別の議論になるかと思います。広範な面整備の第一期工事としてウエルシティでは全部二階レベルでつないじゃったんですね（図・8）。ところが十五年経ってもその後の事業が続かないで何も変わってない。そのうちになんで歩行者を二階に上げるんだみたいなことになってきた。そうこうしているうちに時代背景も変わって、面開発も後が続きそうもないという現状でございます。



（図・8）ウエルシティでは２階レベルに歩行者のメーン動線を設定していた。



（図・9）狭山では駅と旧市街地を結ぶ通りを廃道にして市民広場(公園)に代えた。
写真はUR編「事業誌」より。

狭山でも横須賀でやったような歩行者空間は全部出来てます。この二、三年毎年七夕祭りは大変盛んになっておりまして、ある意味では新しい公共空間が「活きてる」と自負しております。上り坂の俗称七夕通りってのが旧市街地から駅まで来てたんです。ただし駅は広場も何もなしで、道路の下に公共下水道が眠ってまして、その公共下水道の上がそのまんま道路だったんです。その両側に店が並んで路線型の商店街がございました。この通りが車が入らない市民広場になって、七夕祭りのイベントも今はここでやります。駅前に通じる都市計画道路を整備して、自動車は全部そっちを通すということで実現しました（図・9）。

■狭山市で頑張った都市計画道路、駅前広場、商店街振興、そして歩行者専用の市民広場。

狭山市の駅前広場ですが、駅があって道路があって、その向こうに広場作ったんですからこれは非常に稀有な例なんです。当たり前に広場が駅の側に在るのが良いか、道路の向こう側に在っても良いか、どっちが良いっていうのは、あっちだこっちだ散々やりましたけど、結局都市計画変更したんです。最初の都市計画では道路は駅広を避けてぐらっと曲がって通ってたんです。駅を出たところにすぐに駅広が在ってその先に道路が通ってたんです。その駅広と道路を逆転させる都市計画変更をやったんです。

どっちが良いかっていうシュミレーションスタディは初期の段階で散々やりました。その頃の交通の専門家としては副委員長に埼玉大学の窪田陽一さんに来てもらいました。

商店街振興ですが、狭山市には旧来の馬車汽車が走っていたすごい中心商店街があるんですよ。そこが本来の旧市街地なんですよ。駅からそこまでをつなぐのが問題の商店街です。その商店街が危なくてしょうがない。歩道もないし歩くのも危険、事故も多発している。駅前でもしょっちゅうおばあちゃんがタクシーにひっかかったとかしてた中で、その交通整備と商店街の振興が再開発の目標でした（図・１０）。

あわよくば旧市街につながるＴ字路の商店街を復活したいと言ってたんですけど、はっきり言って私が行った二十年くらい前にはもうどこが商店街ですかって言うくらい惨憺たるものだったんですね。それをなんとか復活したいと長期計画に謳われていて、それの起爆剤としてまず駅前からやっていくということで、商店街振興が目標のひとつにあげられたということです。

ここは橋上駅なんですけどもここから降りてって、そこから先が旧商店街なんですね。

その商店街はみんな再開発ビルの一階に入店したんですよ。だから出来たのは面的なビル型の商店街。路線型の商店街じゃないんですね。それについては相当議論がありました。その辺の議論は委員会の委員長が佐藤滋[1]さんで、結構その辺はこだわりを持って「広すぎる広場は問題なので、幅員八メートル、最大でも十メートル未満に抑えた対面型の商業施設の通りを作るべきだ」っていうことをずっと言ってきた時代もありますが、結果的にはそれは採用されませんでした。

それでひとつの建物の中に収めてしまう面開発になったってことです。三階建てのショッピングセンターになりました。

ここの地権者の商店街はみんなここに入りました。その先の、旧市街につながる商店街はこれが出来ることによって人の流れが戻ってきて、いずれ活性化するのを楽しみにしてるということです。だけど三年経ってまだその兆しはないですね。でもそういう考えで、とにかく駅をちゃんとすればそのルートを人が歩いて来るだろうということです。そうしなきゃいけないと長期計画でも謳われていて、駅からその先の旧市街までつなげるっていうことが計画の目標です。

この開発が出来るまでは駅へのアプローチは旧市街に通じる細い道一本しかなかったんです。駅に通じる都市計画道路・霞野線は何十年も前に計画決定されたままで事業化されてなかったんです。霞野線を再開発事業で開通することによって、駅につながるすべての車両動線がこっちに振り分けられたので、バスからタクシーから全部通ってた細い商店街の道が一切駅へのアプローチに使われなくなって、それが歩行者専用の市民広場になったんです。七夕祭りや様々なイベントがここでやれるようになりました。

---

[1] 佐藤滋（さとう　しげる）：当時早稲田大学理工学部　建築学科　教授、早稲田大学都市・地域研究所所長。





(図・１０)狭山市駅前広場。再開発の従前（上）と従後（下）。　写真はUR編「事業誌」より。

■「オープンスペースの一体的デザイン」は横須賀で苦戦、狭山市では大きく前進した。

道路の構造とデザインの課題について言えば、横須賀と狭山で僕はトライしたんですけど、好対照でした。横須賀が一九九〇年代後半、狭山が二〇〇〇年代後半の仕事ですけど、十年違うとこんなに違うってことを体感しました。

横須賀はまったく駄目でした。何言ってんだっていうことで、国道の歩道でランドスケープの井上さんに頑張ってもらったけど大変だった。電線地中化で分電盤や変圧器を歩道上のボックスに入れたりするんですが、敷地側で歩道状公開空地をあれだけ盛大に面開発やったのに、それを歩道部分と一体にデザインしたかったんだけど絶対だめでしたね。国道の管理事務所は、車道にガードレールは外せないと言うくらい、デザイン無視の勢いだったです。

ある部分から計画敷地側が公園になりますでしょ。すると管理する役所の担当が国道事務所と市の道路課と市の公園課と三つになって全部が、「境界線がはっきりしてなかったら、ここでおばあさん倒れたとき、どっちで蹲いたかはっきりしないと困るじゃないか」って本当に言われて、「ばかか！？」っていうような状況の中で、当時はそれをだましだまし、「これなら駄目か、これでも駄目か、駄目か」って井上さんにいろいろデザイン提案してもらって、公園と市道と国道が交わるところがバラバラでなくて、一体的な空間になるようデザインして、なんとかあそこまで持って行ったんです。

それが狭山では僕がマスターアーキテクトで「一体的なデザイン」と最初から言ってて、関係者の皆さんも「そうですよね」っていうことで、これはかなりスムーズに実現しました。

僕の二つの経験で十年の差は非常に大きいなと実感しました。

ＪＵＤＩの皆さんの貢献もこの間でずいぶんあるんじゃないかと思いますよ。この間にそういう世の中に変わって行った。横須賀で苦労して調整したことが、狭山で十年後にかなりスムーズに実現したっていうのは僕の体験談です。どんどんやればやるほど結果が出て、それはこれのほうが良いじゃないかっていう実績が出てきますから、我々がそれぞれ頑張ってやってるし、これは必ず良い方向に行くと思います。

■狭山市スカイテラスの歩行者空間では、複雑な管理区分を超えるデザインを実現した。

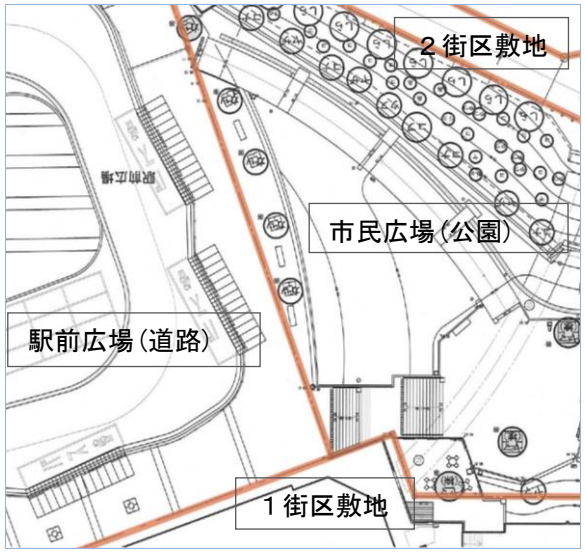
それに較べると狭山のほうはなんぼか目標を達成していると言えます。商店街振興はそうとも言えませんが、交通の問題は解消しました。

以前は駅から七夕通りの旧市街へ向けてずっと下り坂でこの道路にすべてのバスと自家用車とタクシーが入って来て、これしか駅に行けなかったわけ。両側にお店が在って、僕がよく行ってたお蕎麦屋さんが在ったり、銀行もありました。この時はすでに小学校は閉鎖してましたけど、ある時期は小学校の通学路でもあったんです。危ないこと、すごいんです。でも一説によるとあの頃のほうが事故起きなかったって話もあるんですけど、バスとタクシーの間を子供からおじいちゃんから乳母車とか、うわーとそういう駅だった。この商店街をなんとかしなきゃいけないっていうことで始まった事業でもあります。それが今駅前広場から降りていく歩行者専用の市民広場になってるんですね。

マスタープランは私がやって、設計はいろんなところが入札で持ってってやったんですが、かろうじてデザイン会議があったので、いろいろ調整はさせてもらえました。例えば境界線に拘らないデザインです。駅前広場は道路課が管理する道路ですよね、そこに公園緑地課が管理する市民広場としての公園が続きます。そこに一街区の敷地と二街区の敷地が接します。そういう区画ラインにとらわれずに如何に一体的にまとめるかっていうことを最初から企んで全体マスタープラン作ってましたので、区画ラインが表に現われない空間になっています。境界線も完全に消したかったんだけども、これはさすがに残っちゃったんだけど、一般の方からすれば駅前広場のヘリは舗装のラインではなくて、芝生に沿った石積みのとこだと思ってらっしゃるはずです（図・１１）。当然と言えば当然なんだけど、そんなことをみんなで調整会議で頑張ってやりました。時期によって調整会議のメンバーが変わっちゃうんですよね、「どうしたの」つったら「入札で他に変わっちゃいました」っていうのがよくあって。

うちが受けた業務では模型を作るんですけども、うちは敷地の外側の模型だけ作る。そして開発区域内はカッターでくり抜く模型を作って、そのくり抜き底のレベルを決めて、それぞれの各社さんの担当する敷地に模型底をマイナス何センチにして下さいつって模型を作ってきてもらって、調整会議の時にはまずうちの模型をどんと置くと、真ん中空っぽなんですね。そこにそれぞれのチームが作った模型持ってきて置いて、あーだこーだって言ってたんです。一級建築士事務所、デザイン事務所たる南條設計室は外側の模型しか作らないという状況ではありました。

終盤ですけども、素材の確認からなにから全部、ペーブの色合わせとかそういうのもコストダウン、コストダウンでどんどんどんどん削られていくんですけど、その都度じゃあせめてこれっていうことで内外で調整しながら実現にこぎつけたということです。





（図・１１）狭山市スカイシティでは道路、公園、敷地の境界線にとらわれない一体的なデザインが実現出来た。

■狭山市ではお祭りイベントの実現を頑張った。カフェテラスなど道路にはみ出す街の賑わい（道路占用）は話題にならなかった。

狭山市では歩行者専用の広場の利用が素晴らしいです。ありがたいことにうまく利用されてます。バスが走っていた旧商店街の坂道が今の市民広場になっていて、そこで七夕祭りをやります。公園敷地の中の多目的広場なんですけれども、いろんな仕掛けを作ってます。いろんなポールを立てるための穴とか、電源とか、そういったものはもちろん仕込んでます。

市の最大お祭りイベント、七夕祭りは八月にやります（図・１２）。当日は大変なことになります。かろうじて将棋倒しにはならない、というくらいに混み合って、駅舎から、橋上駅から入間川までびっしり、何万人という人出になります。広場の通りは広くて緩やかな階段状にして、踊り場をいっぱい作ってる。それに並行してスロープが在って、バリアフリー。ここにいろいろ仕込んでまして、例えばＬＥＤ二百何十個床に埋め込んだ「天の川」を表現しています。

七夕祭り以外のイベントにも使われてます（図・１３）。これは有難いことにしょっちゅうやってくれてんです。イベントを頻繁にやってもらってます。でも駅前広場の手前で終わっちゃうんですよ。



(図・１２)狭山市最大のイベント「七夕まつり」市民広場の情景。当日は西武線狭山市駅橋上駅から西口デッキ広場、駅前広場、市民広場の全てが観衆に埋め尽くされ、入間川（花火）河畔までの町内が超満員となる。　写真は UR 編「事業誌」より。



（図・１３）市民広場では年間を通して様々なイベントがこの広場で繰り広げられる。構想案ではこうした市民・歩行者系の空間利用は、駅前の交通広場でも、そして、旧入間川商店街へと拡散していくことを期待していたが・・・
写真は UR 編「事業誌」より。

僕が当初から計画したのは、駅前広場まで連続してやってほしいんですよ。そのために市民センターが出来てるし、市民センターのホワイエを全部吹き抜けにして広場を見せるようにしてるんですね。それがいつ行ってもバスとタクシーしか見れない使い方で、スカイテラス全体としては中途半端に終わってるのが残念です。ものは実現してるんですけども期待したようにまだイベントをやってくれないということです。

実は私は駅前広場の中の島をイベントのステージにしてるんです（図・１４）。ここを中心にして広場全体を歩行者で溢れるお祭りの会場にする計画です。歩道と車道を区切るボラードを鎖でつないでますが、それはその時には取り外せるようにしてます（図・１５）。広場にタクシーとバスを入れない歩行者だけのイベント空間にして、そこでいろいろ頻繁にイベントが出来て、デッキがぐるりと広場を囲んで観客席になるという構造にしてるんです。

広場の入口を塞いじゃって車を中に入れない。広場を全部舞台にして、いろんなお祭りでもなんでも、盆踊りでもなんでもやってもらって、周りのデッキや建物全部、市民ホールも一階、二階、三階全部観客席になって、ぐるり一周馬蹄形に広場を囲む。なぜ馬蹄形かと言うと、駅を出た時正面の狭山の連山、入間川のほうに建物を作らないっていうコンセプトなものですから、そちらが大きく空に向かって開いてるんです（図・１６）。そういう一大劇場空間を作っていて、それは最初の七夕祭りの時には見事に実現したんですけど、まだ一度しか実現してないのが残念です。後が続いていない。毎月やってほしいって僕は言ってるんだけどなかなかそれは実現していない。道路上で日常的にカフェテラスなどをやるように設計したかっていうと、そういうことはしていません。当時は話題にもなりませんでした。市民広場であるとか、多目的広場だとか、通路であるとか、歩道上空地とかが在って、イベントの時にはそれを勝手に使うように運用してますので、市民がそういう歩行者空間が在れば良いと思い始めているとは感じています。



＊（図・１４）駅前広場の中之島をイベントのステージにするよう考えている。



＊（図・１５）ボラードをつなぐ鎖は取り外し可能。歩車道の段差も小さくしている。



＊(図・１６)駅前広場の３方向を囲むスカイテラスと周囲の建物がイベントの時には全部、観客席になる。

■街のオープンスペースを楽しむ日本人のライフスタイルが、戻りつつある。

昔は屋外が盛んに賑わってたけど、町に大きな建物が建って車が町を占領するようになってからの日本人は、もっぱら屋内志向なんじゃないのって井口さんが問いかけてますね。横須賀と狭山市見てると確かに最近まではそうだったと思うけど、今はどんどん外に出て行ってるなっていうのが僕の印象です。

ウエルシティでは商店街の賑わいらしいものは意図してませんが、横須賀の街なかの商店街は屋外が賑わってます。横須賀はやっぱりアメリカ文化があって、いろんなところで屋外カフェなんかのＤＮＡが感じられる。ベースキャンプの中にはもちろんありますし、その影響があると思います。屋外をどんどんアーケード取っ払ったりしてますんで、どぶ板通りから大滝町抜けて、あの辺の一連の歩行者動線は非常にうまく行って集客力も観光的にもメッカになってる。東京にいるとしょっちゅうテレビでも取り上げて、いろいろメディアも報道します（図・１７）。

横須賀の有名な三笠公園ですけれども（図・１８）、私のウェルシティっていうのはこれの左のほうにあるんですけども、しょっちゅうイベントやってますし、僕は日本でも街の屋外空間が賑わう可能性はあると思ってます、変わって行くぞと。若い人はこっちについて行くぞと言いたい。

狭山市では、スカイテラスの広場に仕込んだ仕掛けが結構使われてますので、これからはもっと使われるようになる可能性が高いと思います。見てるとそういう場所が出来たんで古い伝統的なイベントから、子供たちのイベント、若いロックバンドとか、ありとあらゆることをひっきりなしにやってます。歩行者の志向が変わってきていると言えます。





(図・17)横須賀の街なかには歩行者優先の街が出来ている。アメリカ文化のDNAによるものだろうか？

＋(図・18)横須賀三笠公園ではしょっちゅうイベントをやっている。

■狭山市も横須賀も人口増で、中心市街地は結構元気。特に横須賀は屋外空間が元気。

狭山市は相当人口が多いし、特急が停まるっていうのが強みでして、特急に座って乗れるっていうのも強みだし、中心市街地の賑わいは今後も期待出来るような感じはしてます。元々狭山市の中心市街地は旧市役所（現中央図書館）を中心とした一体と狭山市駅の東口と西口駅前地区でしたが、この度西口再開発事業が完成してスカイテラスが丁度それらの中心になると思います。

横須賀の事例からすると、横須賀中央駅出て大滝町、三笠ビル、どぶ板、汐入というのが中心市街地。その先にウェルシティまでほんとはあるんですが、ちょっと遠いのでそれは置いといて。

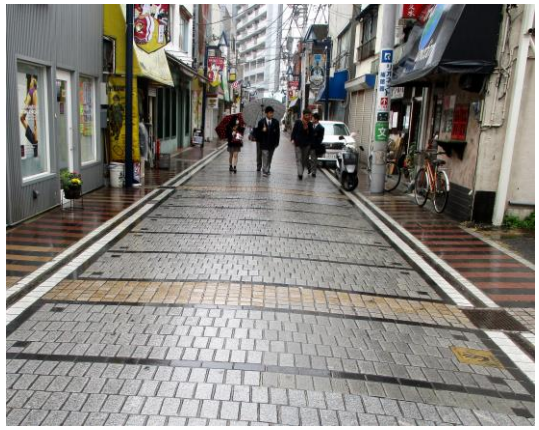
横須賀の中心市街地は僕から見ると相当優等生のほうにあるんじゃないかと思います。元気ですよ実際。

両市ともロードサイドショップの問題はあります。横須賀ではショッパーズプラザ、元のダイエーですね。それから狭山にもあるんですけれども、その辺は分りません。僕は心情的にはあんなもの潰れちまえと思ってるんだけども、それはそれで、向こうは向こうでテコ入れするから善戦してるんでしょうね。

個人的には街なかに人が戻って来て欲しいんですけども。その点、横須賀の大滝町はすごいことになっておりまして、これは二、三年前の写真なんですけど（図・１９）、引き続き私ここの仕事をさせてもらってるので、ずっと関わってるんですが、ここに今行くとこういうことになってます。私の関わった超高層住宅のタワーが高さ抜かれまして、一五〇メートルくらいかな、近くにザ・タワーっていうのが出来て、さらにもう一本超高層が出来てんですね。その一本は場所の関係でちょっと若干販売苦戦してるようですけど、隣の隣のどっかでまた超高層の計画があります。にょきにょき出来ておそらく、間違いなく売れますね。そういう形で街なかに人が戻っています。この足もとに中央から汐入に抜けるルートの歩行者空間が健全なんですよ。大滝町ほんとはトランジットモール化っていう構想がずっとあってなかなか実現しませんけれども、ただイベント時には車道を解放して使ってます。ご案内のどぶ板通りなんてのはかなり賑わってる。三笠ビルってご存知ですか？これも非常に古い。これ建て替え構想があるんですけれども、多分建て替えられないと思います。こういう路地空間的な賑わいも在って、それぞれ違う魅力が混ざってるのが横須賀風味であると思います（図・２０）。



(図・19)横須賀の中心市街地にはタワーマンションが増えて、都心居住が進んでいるいる。



＊(図・20)横須賀の中心市街地には広い道路や広場と親密な路地空間が混ざり合った、独特の魅力がある。

■ブラジルの話しに入ります。

日本とサンパウロはちょうど地球の対極にあります。地球儀の上に日本とサンパウロを結ぶ直線を引くと、どっち向きにどう引いても長さは同じです。どうやって行くんですかって良く聞かれますが、私は三十往復くらいしてますけども、半分くらいはニューヨーク経由。ニューヨークに叔母が居たっていうこともあって、ニューヨーク経由でつなぐとこれも直線なんです、一万八、五〇〇キロ。概ね二四時間かかる。

そして時差が十二時間。人口二億人です、どんどん増えつつあります。国土が日本の約二十三倍と言われています。首都がブラジリア。言語が唯一、南米大陸で一か国だけポルトガル語です。スペイン語だったらどんなにか重宝したかと思うんですけど、私はポルトガル語は流暢なんです

が、世間ではあまり役に立たない。データ的には七五%が敬虔なカソリック信者と言われてます。人種は書ききれないくらい、全部入ってます。

都市の風情としましては、基本的にはラテンの都市です。要するにイタリア、スペインにそっくりと思っていただければ良い。気候はエリアにもよりますけど熱帯、亜熱帯。

音楽で言うとサンバ、ボサノバ。カーニバル、サッカー、コーヒーと言えばブラジルだと、日本で思われている。

私が働いてたサンパウロ市は人口一、二〇〇万人。周辺都市を含むグレート・サンパウロと言われる都市圏は三、〇〇〇万人は優に超えます。それが一つの町のようになってます。そこに一九七五年から十年間住んだ経験を踏まえての話しです。

■ブラジルの歩行者空間を語る前に、ブラジルの社会と日本の社会、その違いをまず認識しておく。

ブラジルの屋外空間を語るのに単純にフィジカルな比較をしてもしょうがない。僕は十年住んでて彼らの生活感覚がある程度解ってますので、こういうこれだけの違いを踏まえて比較しないといけないってことを最初に言いたいですね。

まずイベリア文化とアジア文化の違いがありますよね。それから経済格差社会と経済平等社会って違いがあります。

日本では経済格差って言ってるけど、何言ってんですか、社会主義じゃないですかっていうのが私の印象。南米に居たら本当の格差ってのはわけが違うんですよ。僕が働いた設計事務所でうちの一番末端の職員は僕の三十分の一から五十分の一の給料でしたからね。そういうのを格差って言うんであって、そういうことを視野に入れないと、歩行者空間の利用のされ方とか自動車社会と歩行者社会の云々っていうのは語れなくなっちゃうんで、それを指摘したいと思います。

多民族と単一民族。熱帯と春夏秋冬のある温帯。カトリック社会と殆んど無宗教の日本の社会。

それから男女平等と男系社会。

平等と言われてても日本は男系ですよね。ここ（インタビュー会場）だって女性一人も居ないもんね。ブラジルの男女平等っていうのは、ブラジル行ったら建築学科であれ、医学部であれ、職場であれ、一〇〇%半分は女性なんですよ。それはなぜかって言ったらば、エリートは大学行かなきゃいけなくて大学は金持ちしか行けないから、金持ちの子供の半分は女性だから、自動的にエリートの職場の半分は女性になるんです。だから僕の事務所でも半分は女性でした。格差社会のなせる男女平等っていうこと。その女性たちは日本のように保育園に子供預けれなくて困る云々じゃないんですよね。ちょっとオーバーに言えば金持ちの女性は建築家、医者。乳母、女中がついてますから保育園要らないんですよね。それくらいの格差。そういうのがブラジルの現実です。

リーダー社会のブラジルと協調社会の日本。ブラジルは一人のすごいリーダーが、がんがんやっちゃって、さっと決めて、間違ったらすぐリーダーを変えるっていう社会。日本は協議、協議、協議でもって都市計画道路作って、決定してから実現するまで三十年、四十年かかる国だという違いを踏まえて、歩行者問題を語る必要があるんじゃないかと思うわけです。

■ブラジルの歩行者空間は、ヨーロッパ型の広場とパサージュだが・・・

ブラジルの歩行者の空間ってのは基本的にはカテドラル（大聖堂）があって、セー（大聖堂）広場があって、パッサージュへと続く。イタリアの街と同じですよね、日曜日は絶対安息日でとか。ご存知の通りブラジルは亜熱帯です。みんなに不思議がられるんですけども、僕十年間生活して車に冷房も暖房もなかったです。それから家に冷房も暖房もなかったです。なぜかって言うと直

射日光がすごいんだけど、木陰涼しいんですね。だからいかに木陰を作るかっていうのが街づくりであり、建築であり、ブレイズソレイユ（日除けのブラインド）っていうのはそっから来るわけで、屋外で、木陰をつくれば過ごしやすい。影さえ作れば、太陽光さえシャットすれば何も要らないっていうのが、特にサンパウロはそうなんです。リオはそういうわけにはいかないんだけど。

僕ここ三年ほど行ってないんで今年行こうと思ってたんだけど、止めようと思ってんです。ちょっと今よろしくない状態になってて、私が慣れ親しんでいたようなところでも危なくなってて、あっという間に略奪が起こるっていうくらい。あっちゃこっちゃで発砲事件が起きてるってことになって、歩行者空間云々など言ってられないくらいに今状況が悪化してます。だからちょっとオリンピックは非常に心配です。

それからモザイクポルトゲーザ（ポルトガルモザイク）ってのはご存知の方はご存知、ラテンの世界全部そうですよね。大理石のブリックで道路や広場をペイブします。

■ブラジルでは人よりも自動車が優先される。

自動車に対する理解がまったく日本で議論するのとは逆で、車および車に乗ってる人ってのは偉いんですよね。だから日本とは逆で、人よりも車を優先するっていうのが通っちゃう話なんですよね。日本だったら良く見もしないで横断歩道を渡ってっても車が止まるのは当然ですけども、ブラジルでは黒人の労働者階級が交差点に立ち止まってて、僕なんかが車乗ってて日本の癖で止まると、労働者が「どうぞお先に」って言うんです。「あなたが偉いんだから先に行きなさい」って僕のドライバーに向って言うくらいで、下手に止まると後ろから追突される。「なんでお前止まった」って。「人が居たからだ」って言ったって通用しないっていうくらいの差があります。そういう不思議な関係があって、それでああゆう空間、道路や広場が作られてるということです。

■ブラジリアの広場とストリートは、現地の実情を踏まえてもっとまともに評価すべきだ。

すぐ変えちゃうけどすぐやるっていうのがあって、今から示す二つ、ブラジリアとクリティーバがそういうリーダーシップで出来た街です。ジュセリーノ・クビチェックとジャイメ・レーネルっていう二人の政治家がいなけりゃあんなものは絶対出来てないわけで、ほとんど一人の決断であれだけのものが出来ちゃうというのは羨ましいのか、可哀そうなのか。

ブラジリアはまさに歩行者空間の都市です。高原の都市ならではの素晴らしい都市景観が広がっている。ステロタイプの近代都市批判だけで見ると見逃がすところが沢山あります。

首都ですので、軍隊の儀式とかが行われる広場っていう側面は最初からあって、近年民主化して同じ広場で昔は軍隊が行列してたところが最近はデモ行進の場所になってる（図・２１）。

今の大統領は二代続いた労働党の大統領なんですけど（注：二〇一六年９月ルセフ大統領が弾劾で失職）、今完全に社会不安が起きていて騒然とした状態になってる。ブラジルの国中の広場でこういうことが起こってる。ただ一言言わせていただくとこれ皆さんが思ってるのと違うんです。今の大統領は圧倒的な数の労働者階級にとってはウェルカムなんですよ。労働者階級にお金ばら撒いてるんです。労働者階級は一揆的なことはあり得るけれど、デモ行進という知恵はないんですよね。今ブラジルで起きてるのはすべて中流階級のデモです。

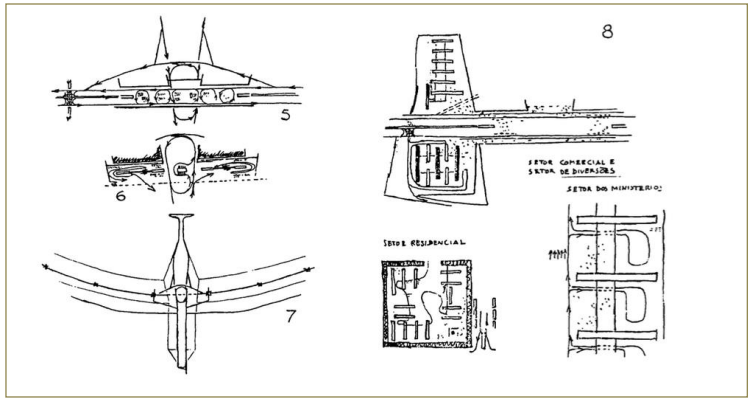
なぜかって言ったらば、政府は最下層の労働者階級にお金をばら撒くために税金を重くして、そのうえ中流階級のほうの社会保障とかそういったものをどんどんカットしてるんですよ。それに耐えられない中流階級が騒動を起こしてるっていうのが実態です。日本のメディアはそれを伝えてないです。その分最下層はなんぼか人間らしい生活が出来るようになって来てるんですよ。

国全体の経済としては、富める者がリーダーシップとって国を維持してたところが崩れてきますから、非常におかしなことになってるっていう、問題の二重構造ですね。

有名なコスタのブラジリアのスケッチですね（図・２２）。コンペの当選案。その中に住居系の歩行者についてはまさにコルビジェ論で（図・２３）、いかに歩行者を優先する道路を作るかということがまともに語られてるのがブラジリアのコスタ案なんですけれども、そこはあんまり見られてない。



＋(図・21)デモ行進で埋まっているブラジリアのストリート。



(図・22)ルチオ・コスタによるブラジリア計画案スケッチ。



＊(図・23)コルビュジェ論を実践しているブラジリアの住宅地。

■リオのストリートはカーニバルとビーチ。そしてモザイクポルトゲーザ。

リオと言えばカーニバルで、今カーニバルをやるのはサンボードロモっていう劇場なんですよ。一三〇〇メートルかな。これでリオのカーニバルは終わったと言われてるんですね（図・２４）。僕が居た頃はここではなくてリオデジャネイロのカーニバルはカステロ・ルブランコとか、一番有名な大目貫通りでやってて、両側にビルがあって、その窓からみんな紙吹雪が舞って、それをやってた。それが交通渋滞を巻き起こすっていうことで、オスカー・ニーマイヤーに設計させて、まったく関係ないところに作ったのが今のカーニバル会場です（図・２５）。

これ見ると何も無い、ただのコンクリートの屋根なんですね。屋根の下は小学校等になってる。それが当日はカーニバル会場になる。パレードはつつがなく行われてますけど、これは要するに細長い劇場でやってるようなもんですね。カーニバルは四泊五日ぐらいですから後はなんにもやんない。なんにもやんないわけにもいかないんで、屋根の下がいろいろ教育施設等になる。

僕なんかはひねくれてて「こんなもんすぐぶっ壊せ」って言ってる側ですが、識者はそう言ってますが、多くの人はそうでもない。社会的意思にはなってません。識者が言ってるのは、カーニバルってのは街なかで行うものであると。ストリートで。ストリートっていうのは建物に挟まれてて、それがイコール客席であると言ってます。街のストリートとは何かっていうことをここではドラスティックに考えさせられました。

ただしリオっ子にとっての日常的な歩行者空間は圧倒的にビーチです。都心から海へ出るとコパカバーナ、イパネマ等の世界的に知られるビーチが続きます。有名な「イパネマの娘」という曲

は皆さんご存知だと思いますが、その歌が書かれたという店は今でもあり観光名所となっています。都心から南へいったところが今度オリンピックやるエリアなんですけども、そこまでずっとビーチがつながっていくわけですね。その砂浜沿いの通りが全部モザイクポルトゲーザでペーブされてるわけです（図・２６）。

リオの旧市街地のペーブはほとんどブーレマークスのデザインです。モザイクポルトゲーザ、ヨーロッパ全部そうですよね。スペイン、ポルトガルはもちろんほとんどどこ行ってもそうです。これ全部大理石で床に敷く。基本的には三色、白と黒と赤っていうか茶。これを模様にして、宗教画を昔は書いてました。それをモダンパターンにして、ブーレマークスはモダンアートにまでしていくんですけども。

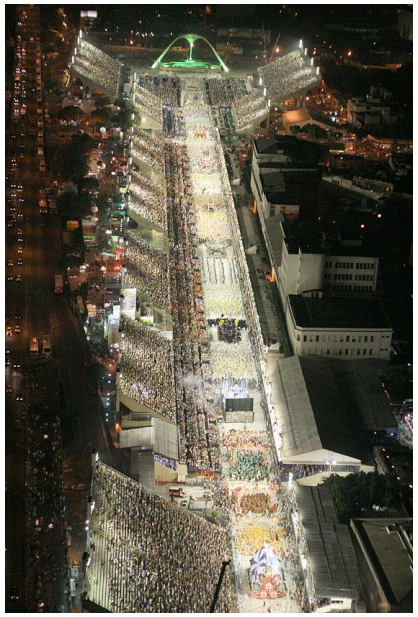
ブーレマークス。もう死んじゃいましたけどブラジルを代表するパイサージスト（ランドスケープアーキテクト）です。

リオの街歩くとこの補修やってるのによく出合うんですよ。年がら年中これ一個一個はがして、積み上げて、メンテして、ガス管だ水道管だ、やって終わると元の通り並べるということを延々とやってる。サステーナブルですよね、これはすごく優れてるなと思う。

　この素材については日本でも考えるべきだなと思うのは、日本は石張ったり、インターロッキングやって、ペーブやったって、一年もするとダイヤモンドカッターできゅーと切ってひっくり返して、そのあと全部黒のアスファルトに戻るでしょ。これはほんとにまずいんじゃないかなと思ってるのであえて触れさせていただきました。

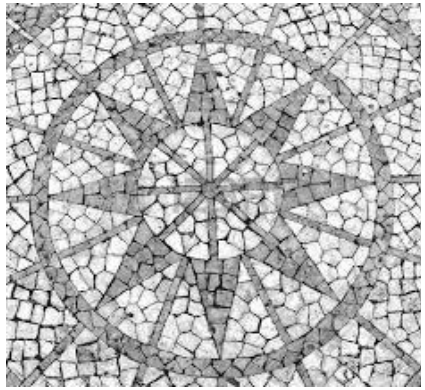


＋(図・24)かって街なかで催されていたリオのカーニバルは今、サンボードロモという劇場で催される。これでリオのカーニバルは終わったと言われている。





＋(図・25)長さ 1300mのカーニバル会場。オスカ・ーニーマイヤー設計。









＋(図・26)モザイクポルトゲーザで街中がペーブされている。

■強烈な印象を受けたクリティーバの歩行者空間。それにも最早限界が・・・。

一九七〇年にクリティーバの十一月十五日通り（「花通り」と呼ばれるようになる）という道が完全な歩行者空間になるんです（図・２７）。これはジャイメ・レルメルがバークレから帰って真っ先にやった施策ですよね。私はそれに強烈な印象を受けたわけです。後進国に移住していったら「なんで日本より進んでんだ」と思ったの。なぜかって言うと僕は銀座の三越の下のマックできたときに行列した口ですよ、そういう世代。それから銀座のホコ天が始まったの強烈に覚えてる。ホコ天が始まったのが一九七〇年八月です。七二年に上田篤さんが旭川の買物公園やって、われわれも雑誌でみてすぐ跳んで見に行ったもんですよ。だから先進国日本がこういうことやってるときに、実は七〇年にクリティーバの花通りは出来てたんですね。僕七五年に行ったときに真っ先に行って写真撮りまくりました。以来、クリティーバという町が未だに脚光を浴びてる所以はそこにあるわけです。僕はずっと継続して見続けています。これに関係してやったことに公共交通の整備、新しいバスシステムが在りますけど、今日は省略します（図・２８）。

それからルア・デ・ヴィンチエクアトロ・オーラス。二四時間通りって訳されてますけども、スラムクリアランスでもって要はアーケード商店街を作ったんですね。これをジャイムが二四時間店を閉じさせないわけです。二四時間ほんとに朝までやって、営業してんです。両側の入り口に時計があって、こういう通りがいっぱい出来ている（図・２９）。

ただしクリティーバのモデルは人口百万人の都市なんですね。もともとの計画は百万人未満でバスシステムにしても非常にうまく行ってたんですけど、クリティーバの人口は今百万から二百万人になりつつあるんですよ。

そうなると完全に破たんしちゃってて、その証拠に第二のクリティーバがどこにも出来ない。ジャイメ・レルメルはクリティーバの州知事を八年も務めたのにクリティーバ以外の市には一切これが伝播しなかったのは何をかいわんやで、非常に無理があるんですね。日本はバラ色で報道しまくってますけど、だいぶ実情は違うっていうことをちゃんと伝えることも必要ですね。

■今後歩行者空間の重要性はますます認識されるはずだ。それにしても日本人の自己責任意識の低さが・・・

経験を振り返って、現実を踏まえて今後の可能性を語れということですが、僕の経験を振り返るとまさに四十年前の旭川買物公園を見に行った時の衝撃、あるいは銀座ホコ天の衝撃から現在までを振り返ってみると、中心市街地の歩行者空間整備は、世界的に大きく進んでますし、日本でもここへきて急カーブでどんどん実現してきてますよね。だからこれが必ず後押しになって、いい意味で拡散していくと僕は思ってます。

一方において、それを阻む要素として自己責任論が日本は無さすぎると思うんですよね。何が起きても全部お上に訴えるっていうバカな体質がまともな歩行者空間の実現を阻んでいます。僕は横須賀をやってるときに何度も行政の手引きがあって、米軍のキャンプに入れてもらえたんですよ。基地に行くと入る前にレクチャー受けるんですよ。「ゲートから先はアメリカです。法律アメリカです。車にはねられても日本の法律ではカバー出来ませんよ、気を付けてください」って言われるんです。車にはねられても日本の法律ではカバー出来ませんよ、気を付けてください」って書いてあるだけですよ。

日本も昔はそうだったじゃないですか。親が「あそこ危ないから行っちゃだめよ」とか「手つないで」とか「危険だよ」って言ってたでしょ。今うちの前で工事やってんですけど、おじさんが十人くらいかな、向こうの入り口のT字路とこっちとで、僕ら行くとばーっと止めて「気を付けて」って。「何を大袈裟なことを言ってんだよ！」って気分悪いですよ。今の日本の工事現場、あの異常なのはすべて自己責任を求めないことの結果で、それが都市の公共空間を語るときにどうしても外せない。それがある限り、さらに良い空間を求めてという方向が思考停止状態になってしまうという現実が在りますね。



(図・27)クリティーバの花通り歩行者空間。



＊(図・28)クリティーバのバスシステム。



＊(図・29)クリティーバの２４時間通りアーケード商店街。

【質疑応答】

■自己責任回避は世間の常識になっている。市民がそれを求めている。

〈井口〉道路の構造とか交通に関する法律や規則はどんどん厳しくなって、歩行者が気ままに歩ける状況がどんどん少なくなってる。でも法律や規則は市民が反対すれば緩めたり無くしたりできるわけで、厳しくなってるということは市民がそれを受け入れてるわけで、自己責任にされたくない意識と一緒で、結局は市民がそれを求めているとしか言えないんじゃないかと僕は最近思ってるんですが。

〈南條〉自己責任回避がとにかくすごく、すべてがそこにいっちゃうんですよ、僕の考えだと。

〈井口〉南條さんに聞きたいのは、自己責任一つに絞ってもいいですよ。日本人は今後自己責任を自覚するようになる可能性がありますかと。著書の「ボッサ・ノーヴァな建築考」にブラジル人との違いがいろいろ書いてあったじゃないですか。その辺にも結び付くんですけどね、自己責任が前提になってるブラジルやヨーロッパと違って日本は、自己責任意識の低い人間が使う街ということが前提で、それはそれで日本らしい街になるんじゃないのというのが今日の僕の問いかけなんですよ。若い人には、「いや私たち自己責任もてますよ。街の姿も使い方もこれからは変わりますよ」と本当に言えんの、そうでもないんじゃないの、日本には日本の行き方が在るんじゃないの、という問いかけです。

〈南條〉うちのスタッフは結構日頃から酒飲む席ではしょっちゅう僕の、今みたいなの聞いてますから自己責任意識があるはずですけど。

〈野呂〉自己責任のことは時々考えてます。うちの子供が今保育園に通っていて、パパの友達と酒を呑んだ際にも話題になりました。

保育園の先生も責任負いたくないんでしょうね、子どもが「保育園で怪我した」ってときにはひたすら謝まるんです。子どもだから、転んで怪我したとか、友達につつかれて怪我したっていうことでも、別に親としてはそんなのは自己責任だから「あぁそう」っていうふうに思うんですけども、先生にひたすら謝られるんです。親から文句が出ないように先手必勝といった感じですよ。うちは区立の保育園に行ってるんですけども、役所の人たちはひたすら事を荒立てないようにするし、だれも攻める気は無いのに過剰反応すぎやしないかと皆言っていました。

〈南條〉もっとプリミティブな自己責任論の逸話を報告するとね、十年くらい前井上洋司さんも、それから土田旭さんとかブラジルに行ったときに、私がすごく責められたの。サンパウロの街を歩いてて、やったらみんな転ぶんですよ。あっちこっちでみんなコロコロこけてね、みんなブーブー、ブーイング。要するに日本の道って異常に良く出来てるんですよね。みんなそれに慣れてる。

白線から横断歩道から何から、美しいかどうかは別にして清潔でしょ。ブラジルのストリートはビューティフルなんですが、ぶっ壊れて、穴だらけで、でこぼこだらけでどうしようもないんですよ。だもんですから日本から行った識者の先生、土田さんなんかみんな歩いてコロコロ、コロコロこけるんですよ。何でそれが自己責任かと言うと、世界中、中国行ったって、ニューヨーク行ったって歩道って平らじゃないんだよね。だから注意して歩くんだよ。だけど日本はこけたらすぐ役所行って訴えたら治療費が出るかどうかってそっちの話だから、日本人はいつのまにか歩き方までもが逆の意味でいびつになっちゃった。

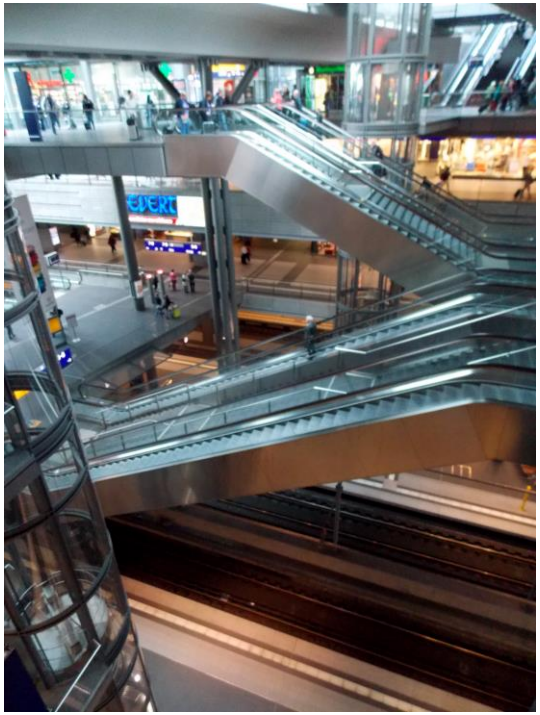
〈井上〉僕もちょっとスペインに住んでたことがあるんですけど、ガードレールなんて無いんですよ。美しい景色が続く崖っぷちを走るんだけど、崖の上にガードレールがあったら景色は台無しですよね。それが全然なくて石がただ三メートルおきくらいに置いてあるだけ。白く塗ってあるんだね。その間をゆうに車がすぽーんと抜けられる。落っこちるほうが悪いだろみたいな。それ

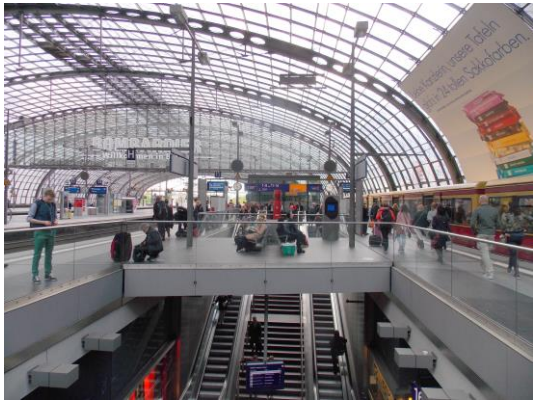
がごく普通ですからね。道もおっしゃるようにパリでもどこでもすごく歩きにくいですよ。歩道も車道もでこぼこですし。でも街は美しい。だからそういう意味では自己責任って言うより、生活する態度っていうのが基本的、そのうえに成立してるのではないかと、僕は思いますけどね。

■狭山スカイテラスは、日本人が求める、日本独自の都市空間だ。

〈井口〉その話の続きになるんですけども、狭山の駅広、スカイテラスを見まして、都市づくりパブリックデザインセンターの賞、グッドデザイン賞も取られてて、その通りだなと、立派なもんだなと思いました、ほんとによく出来てると感心しました。そのことと関係あると思うんだけど、今南條さんおっしゃった、日本の道路は非常に滑らかに出来てると。それで井上さん言われたようにガードレールが必ずあると。車も人も快適にかつ安全に守られていると。そういう意味でこれは完璧に日本タイプの空間だなと僕思ったんですよ。

これはブラジルでもないだろうし、イタリアにもない。ヨーロッパ中探しても、アメリカにもないと思います。僕がヨーロッパでどっか似たような経験したかなと考えてみると、ベルリンの中央駅（ハウプトバーンホッフ　図・30）。ブランデンブルグ門のあたりに官庁街ができましたね、あそこに一番近いところに駅が出来てて、その駅舎の中。あれは狭山スカイテラスに近いなと思いました。ただし駅ですからこれは建築ですけど、そう思いました。機能的で清潔で余計なものが無くて、人と電車と自動車、水上バスとも繋がってるようですけど、それが見事に効率よく快適に、まるでベルトコンベヤーシステムのように動いている。





＊(図・30)ベルリン中央駅は改札口の無い解放された都市空間。

スカイテラスは交通広場が在ってバスもタクシーも一般車もうまく処理されてる。それから車道と歩道の区別もきっちり出来てる。歩道はすべてフラット、それからすっきりとデザインされた安全柵できっちり囲まれてて、人がどこまで行っていいのかは決まってる。人と車が交わることは無い。周りの建物もちゃんと、先ほどこれは舞台の客席になるんだと言われましたけども、まさにそんな感じで作られてる。すべて完璧に計画されてるなと僕思うんですよ。

僕にとってはこれが窮屈でしょうがないんですよ。動物園で猿の檻が完璧に作られてて、自分が猿になってるという状態ですね。管理された都市空間、日本の都市空間っていうのはどんどんそうなって行ってる。それがおそらく最高に完璧に出来たのが狭山のスカイテラスだろうと、僕思うんですよ。日本人が求めている上質の都市空間の典型。それを南條さんが作られた。

南條さんはブラジルの体験、ラテン系の体験持たれてるし、今の自己責任の話もある。それであれだけのものを作られた。その時に何か自分の中で日本ではこうだと、ここではこうだというそういう何か価値観があったんでしょうか？

もし南條さんがブラジルでやられたらあんな空間作られてないと思うんですよ。日本だったらこれがいいと、これが日本だというような何か意識的にそういうことを考えられて作ったのか、無意識だったけどとにかく良いもの作ろうとやってるうちに、いろんな条件が重なってくるとああいうことになったんだということなんか。それを僕はあそこ歩きながら、南條さんがこれやったということは相当悩まれたんだろか、悩まずにこれやったんだろうか、どうだろうか、とすごく気になったんですけど。

〈南條〉意外な質問ですけど、いい質問していただいたと思います。ちょっとまともにお答え出来ない。個人的な心境、生き様に関わるような話だからね。でも無理して話します。

あまりにも極端に違うところに十年居ってですね、いろんな意味で何もデザインとか計画とか設計とかってことに限らず、生き方そのものについてもまるっきり逆なもんだから、そっちの喜びとか良さを知って帰ってきた時、大学の友達なんか僕をほんとに嫌なやつと思ったと思いますね。在りがちなことですよね。海外に長く居て帰って来て、向こうは良かった、日本は良くないって話をするわけじゃない。私もそうだったんですよ。そうすると「分った、分った。なんでお前帰ってきたんだよ」って言われるんですよ。それ話すと長くなるから察してください。

よってですね、違いは分かった上でもって、自分はどちらかと言えば浦島太郎状態の中で、女房、子供抱えてこれから事務所を日本でやってこうと、そのことについては「ボッサ・ノーバなっ建築考」にいっぱい書いてるんで読んでいただくとしてですね、やるときに如何に意識的に日本流にやるかというのはものすごいプレシャーというかモチベーションとしてあるんですよ。そのときに元の南條に戻るとするじゃないですか、ブラジルに行く前の南條に。そうするとつまらねえ、理屈屋のいかにも東大生らしいね、そういう僕ですよ。

僕、向こうに行って言われたのは「手を後ろに組んで議論する」って言われたんですよ。あっちではイタリアの連中なんかは、言葉下手なんだけど手で議論するわけでしょ。僕も何時の間にかそんな話し方が身についてた。だからそういうときにあっち出したら必ず日本社会に潰されると思ったから、いかに日本に馴染むようにするかっていう作業と、その中でなんかこう目立つにはブラジルを全部消し去るんじゃなくって、そういう出しどころとひっこめどころのせめぎ合いみたいにずるくやってきてんですよね。だからおっしゃるところ、ものの見事に見破られたなって感じがする。

だけど結局どっちらかって言うと日本流にちゃんとやるっていうほうを多分勝たせてやって来たんですよね。だから三十年もってるんですよ、きっと。

特に横須賀の時は強烈でしたね。あれだけのものをやらせてもらえる立場につけてもらって、なんかネガティブやったら申し訳ない、という気持ちで続けました。いろいろ僕を受け入れてくれた歴代の部長さんとかも「あんた、変わってるね」って。だから僕の付き合ってきた人たちみんな「ブラジル帰りの南條変わってるな」、「まあ、いいんじゃないか」って、その程度には受け入れてもらえる。しかしやりすぎると「日本の道路交通法忘れたのか」っていう話になっちゃうところはしたたかに豹変するっていうズルさをやってるんですよね。そこを突かれてるんだろなと思います。左ハンドルずっとやってきたんですけど、さらっと右ハンドルに変えちゃう器用さというか。そういうことですね。答えになってないけど、真理を言われちゃってる。

〈井口〉本音を語って頂いてありがとうございます。聞いた甲斐がありました。僕はこのインタビューのタイトルに「ドイツ、イタリアの事例を参考に」と書いてますけど、別にドイツ、イタリアが良いと、日本もそうしようやという意味じゃないんですよ。ドイツ、イタリア、ブラジルも

そうですけど、それと日本があまりにも違う。言ってみりゃ生活の価値観が根本的に違う。そういう状態の中でドイツ、イタリアは参考になるのかという問いかけにもなるんです。今話聞いてるとブラジルは参考にならない。そんなもんやってたら日本じゃ仕事できないよというふうに聞こえるんですよ。ということは日本には日本の行き方があるということになる。だったら日本の行き方ってのは何だ。これが僕がこのインタビューを通じて確かめたいとこなんですよ。

■整理整頓するのが日本の文化。歩車道をきちんと分ける「歩車分離」で良いじゃないか。

〈栗原〉それは井口さん極端ですよ。この前僕の時もそうだったけど、井口さんの考え方は非常に極端なところがある。

歩車道をきちんと分離してる。白線があって車が走るところがきれいに分るようになってる。何が悪いんですか。それが無い方が本当に良いんですか。

井口さんは無い方が良いみたいなことを言うし、井上さんもスペインはそうだったと言う。

でもそれがほんとに理想的な形なのか、人と車分けることが悪いとは思わない。

どっちかって言うときちんとしておきたい。整理整頓もきちんとしたいのが日本の伝統的文化だから、それはそれですごく良いと思う。

じゃあヨーロッパはまったく参考になんないかって言うと、それはやっぱり彼らのやり方があって文化が違うから、その中で要素として良いものが在れば、それを日本風にアレンジして入れてくればいい話だと思うんですね。

前回僕のインタビューで、井口さんはイタリアが素晴らしくて、日本がだめだって喧嘩を売ってるんじゃないかと思って、今日は喧嘩買ってやろうと思って来てるんですよ。

〈井口〉いい話ですね。この話をもう少し進めたいんですけど、ただし、良い悪いという話じゃないということを前提にしないと話にならない。好きか嫌いか、どっちが気持ちいいかの話しなんです。

僕は風景の中にガードレールや安全柵が無い方が好き。人も車もごっちゃのほうが好き。無いと危ないじゃないかとか何だとか、それに頼る国民性が良いか悪いかの話じゃないですよ。空間として、モノの存在として好きか嫌いか。風景としてどっちが好きか、あるいはどっちが美しく感じるかと言っても良い、そんな話しです。

僕はガードレールや安全柵が在ると目障りでイライラしてくるんですけど、日本人はそんなこと別に気にしてないよ、今の狭山の駅広、きちんと整理整頓されててあれ非常に気分良いじゃないですか、みんなあれで満足ですよというのかどうか、それを確かめたいんです。もし無い方が良いよということならば、イタリア、ドイツのやり方が参考になる。そうでなかったら参考にならない。日本には日本のやり方が在る。そういう話です。

ヨーロッパやアメリカ、ブラジルもそうですけど、あるいは途上国と言われる東南アジアやインドの街でも日本の街のように安全柵や植栽帯で仕切られた歩道は無いですよ。仕切りのない歩道を歩いていると日本では感じられない自由な解放感が在る。僕はそっちを歩く方が気分が良い。

日本だけが独特の歩道、歩行者空間を発展させているんです。

一九七〇年代後半から八〇年代にかけて歩行者空間整備の先駆けになる仕事をやった横浜の高橋志保彦さん、福岡の梅本正紀さんたちは歩道と車道の区切りを無くすことにすごいエネルギーをかけてますよね。安全柵を無くしたり段差を無くしたり。その頃に比べると今はベンチもかなり自由に置けるようになったし、デザインもすっきりと安定してきた。しかし歩車道の一体化は全く後退して、むしろ歩車分離が常識になって来ている。それともこれは後退というより、納まるべきところに納まってきたというべきなんでしょうか？

〈栗原〉日本の道路全体で言うと、歩道にガードレールとか横断防止柵がないところの方が多いですが、都心部とか広幅員道路とか乱横断したら非常に危険だというところは、道路管理者だけじゃなくて警察のほうも「これは危ないから付けてくれ」とかって話が出て来ますね。

特に駅広なんかは近道して通り抜けたがる人がいると、バス、タクシーとかいっぱい入って来て、特にバスがいっぱい入ってくると見通しも悪くなって危ないっていうんで、横断防止柵を付けざるを得ないってことになる。

日本全体では歩道にガードレールも横断防止柵もない道路の方がめちゃめちゃ多いんですよ。歩道は段差あるからそれで車入ってこないって前提で作ってますからね。井口さんは特に人と車が行き交う中心市街地で安全柵が多すぎる、歩道の段差も高すぎて目障りだということでしょうが、それも場所によるし、状況による。状況によってうまく使い分けるっていうのがある程度出来てるように僕は思うんですけどね。

ついでに言っちゃうと、日本にコミュニティ道路のような歩車共存道路は馴染まないなと、僕は思ってる。どうしても人は歩道ばっかり歩くし、車も結構跳ばして通っちゃうとかね。なかなか馴染めてないなっていうのが感想です。日本人にはキッチリ整理して分けた、安心して歩ける道路の方が性に合ってるんじゃないですか。

■安全柵なんかに縛られない自由な都市空間。街は使い方次第で気に入った場所になる。若い子の感覚って昔からそうなんじゃないでしょうか。

〈小切山〉人も車もごちゃごちゃな感じ、街なかに安全柵がない方が好きかどうかっていう井口さんの問いかけですけども、僕もそれは好きです。「広場はこう使え」みたいな、「みんなこっちに行こうよ」みたいな矢印がちょっと窮屈に感じるなとは正直思ってました。多様性と言えば固くなりますけど、あれも出来てこれも出来ての方が良いのかなって、話を聞きながら思ってました。

「全員こうやったら正解じゃん」みたいなものじゃないんじゃないかとはなんとなく思っていて、ごちゃごちゃしてるような街の楽しさもわかるし、六本木の東京ミッドタウンの公園に座ってぼーっとしてるのだってすごい気持ちいいし、そういった多様性を実は僕ら若い子って、思ってる以上に巧みに扱ってんじゃないかなって思うんですね。

ヨーロッパの広場の今の最大のテーマが如何に使うかって話、先ほど井口さんも言ってたんですけど、僕ら若い子の感覚ってそこなんじゃないかなって思って。日本の社会って僕らからしたら「十分成熟してるじゃん」みたいな。堅苦しくて、凝り固まってるけど、でもそんなこと気にせずに自由に使っていいんじゃないみたいな感覚で居るっていうか。

〈井口〉堅苦しいと思ってます？ 今の都市空間。

〈小切山〉一概にぱっとは言えないなと思っちゃうのは、普段は面白くないなって思ってるような場所でもひとたびお祭りとかあったらそれだけで好きな場所になるっていうか。

僕は初めて長崎の平和記念公園に行ったときに「すげーつまんねー場所だな」って正直思ったんですけど、その次行ったときにすごい暑い日でちりんちりんアイスがある。売ってたんですね。それを買っただけで、その場所が楽しく思えた。そんなこと言い始めたら元も子もないじゃんみたいな、議論の余地にもならないかもしれないんですけど、実は若い子の感覚っていかに使うかになってるんじゃないかなって。昔からそうだって言われたらそうなのかもしんないですけど。話聞いててなんかそれをすごく感じてしまいました。

〈井口〉小切山さんの話聞いてると日本は素晴らしい空間とか、いろんな空間があって使い方次第で結構楽しいと。日本の町って結構いいじゃんと。使い方次第だよとそういうふうに聞こえますけど、そういうふうに受け取っていいのかしら。

〈小切山〉でもいいと思います。それを再発見するような活動の方がよく目につくっていうのはあるかもしれないですね。フェイスブックを開けば、しょっちゅうどっかで「誰かがパーティーやってるぜ」みたいなことを言ってて、ここの広場で今度なんかのイベントやるよみたいな話とかもしょっちゅう上がってて。結局そういう流れになってるのかなっていうか、使う側の力量というか、そういう部分にかなり委ねられてる社会が出来上がりつつあって、若い人は敏感にそっちのほうを選んで、選択してるんじゃないかなって思います。

〈工藤〉私は小切山さんが言ったことはすごく共感できて、確かにフェイスブックとかね、僕もそうなんだけど、話題がすごくいろんなところに行き交ってる。

イベント情報とか全部早いんですよ。それがやっぱり今の若い人たち、うちの娘もそういうので結構遊んでますよね。大人が思うほどに広場がどうのこうのとか固く考えてなくて、あそこに何があったら行くとか、若い人はそれで結構今楽しんでる。

ＪＵＤＩも、モノを作ってきた第一世代の方が今もずっと頑張ってらっしゃって、それに続く第二世代、第三世代の顔が見えない、どうなってんだろうなっていうのがありますね。第一世代の方お元気で良いんですけども、もう少しちょっと違う意見を、彼みたいな三十代の新しい意見を足せば新しい展開があるんじゃないかと思いますね。小切山さん堅苦しいって言ってたじゃないですか。やっぱり私もちょっとそれ感じますね。良いこと言うなと思いました。

■日本の曖昧な空間感覚、それがこれからのテーマになるんじゃないだろうか。

〈井上〉もともと日本人は縁側の空間のように、なんとなく空間を分けるっていう技法が実に巧みなんですね。そういうことを伝統的には持ってたんです。ただ車社会に入って今まだ過渡期だと僕は思っていて、長い間には多分ガードレールや安全柵の今出てるような議論がもうちょっと成熟してくるだろうなと思います。

昔日本は馬車の時代が無かったですから、馬車の時代が無いということは車と人の接点の歴史がヨーロッパとはだいぶ違うわけですよね。人が成熟してくるっていうのは一つのプロセスを経て成熟するわけで、日本はとりあえず一回きちっと分けるっていうのを今はやってると思うんです。空間感覚っていうのはご存知のように日本人は巧みにあいまいな空間を見事に仕切り分けるっていう手法、例えば言葉で言うと「結界」みたいなものを使うのが昔から得意ですから、人と車の関係も必ずそういうふうになって来るんじゃないかなと思うんですけど。

多分ＪＵＤＩの面々はその中の一部分をどっかのところで多分無意識のうちにやるんですよ。だから南條さんの狭山を僕見てないんで何とも言えないんですけど、部分的にはあるんじゃないのかなって、つまり完璧にこうなってるっていうのではなくて、どこか南條さんの持ってるあいまいな日本要素みたいなやつが出てるんじゃないのかなっていう気はしますけどね。

■日本は線を極める文化。美しい安全柵があり得るかも？

〈冨岡〉僕の会社は安全柵を作って売ってる会社なんですが、その中でいろんなプロダクトだとかデザイナーの方々にことあるごとに聞いてるんですが、考えるときに線で考えるのか面で考えるのかって聞きます。ほとんど線って言います。日本の図面の美しさとヨーロッパ、ブラジルの図面の美しさ、図面で見るときどっちが美しいか。僕日本の図面が一番美しいと思うんですよね。なんでかって言うと線がきれいだから。ところが実際できたものって面と面のぶつかり合いなんですよね。面と面がぶつかった結果そこに線があるだけなんです。彼らはそこまで考えて図面画いてるから図面は別にきれいじゃなくても、出来上がったものがきれいだったらいいでしょ？っていう感覚に見えちゃうんです。

安全柵なんて図面の中じゃ線なんです。単純に線なんです。ところが実質空間ではそれが起き上がってきちゃうんですね。その瞬間に日本の風景ってなんかだめになるなって常々思ってて。ただ日本は線を極めた民族だと僕は思ってまして、室町から脈々と続いてる絵画の世界ではひたすら線を追いかけて、線をきれいに画面の中に描いてる。ヨーロッパは油絵の具でべとっと面をぶつけていく。それをそれぞれ極めた社会で、日本の線の美しさはヨーロッパの方々も認めているものです。その線を極めることで、安全柵も新しい何かを日本人作れるんじゃないかなって、すごい極論ですけど僕は思ってます。

〈井口〉確かにそれはそれですごく頑張った成果が出てますね。栗原さんの越谷もそうだし、南條さんがスカイテラスの都市計画道路沿いでやられたステンレスのワイヤーを使った安全柵は、存在感を出来るだけ無くそうとする新鮮なデザインですね（図・31）。





＊(図・31)狭山市駅前の都市計画道路上諏訪線の歩車道境界に設置された安全柵にはステンレス製のワイヤーが使われている。

■利権化、産業化している日本の公共空間。それが風景を壊してることもある。

〈吉田〉なんで檻のようにガードレールだらけなんですかね。フェンスだらけにすることが本当に良いのか僕もよく分らない。なんか業界とか国がうまくつながって安全性を売り物にしてどんどん金使わせているような気もします。

〈井口〉それ大いにあると思いますね。

〈吉田〉日本はすごく金あるなと思います。

〈井口〉いや、じゃぶじゃぶだよね。

〈工藤〉それはありますよ、警察の仕事で予算が大幅に減る事は、地方を除きあまりない。それはすごく強いです。

〈吉田〉道路の白線も塗らせるし、すごい量だよ。

〈工藤〉予算確保っていうのがありますから。それを消化するために業者さんっていう仕事。

〈井口〉それで潤う仕組みが出来上がってるみたいですね。命に係わる、人の安全のためと言われると何にも反論出来ない。市民は良くやってくれた、むしろもっとやってくれと思ってる。だけどそれが都市の雰囲気や風景を駄目にしてるってとこも本当はもうちょっと・・・。

〈吉田〉ガードレール、それから車道の白線。最近自転車道をブルーに塗ったりとかね。あんなの一年おきに塗らなきゃだめだからエンドレスにすごく金かかりますよ。

〈工藤〉東北の震災の後で白線の工事がいっぱい出たんですよ。それは東京が震災起きたときに周りからトラックが入れるようにということで全部車線を塗り替えたんですよ。それ何億って発注したんですね。すごい金ですよ。

〈吉田〉昨日ある委員会があって、オリンピックの競技場ですけど、ゲートブリッジの近くで、海を全部閉めないと波が立つから護岸をつくって閉める。それが微妙に段差があり、こっちが高くてこっちが低い、途中までいってまたちょっと下がってというようになっている。景色としてはなるべく平らな方がきれいなので、こっちを上げること出来ないかとかという意見がでます。しかし、その辺りの条件はきつく、護岸の荷重がいくらになっていて、またまた土地もぎりぎりでそれを切ることはあり得ないとうことで、結局たいしたことが出来ない。「今回、景観の議論ですが、このような条件を飲むと何を議論すればいいんですか?」ということになってしまう。最終的には、色彩くらいは変更出来るということで、僕たちの出番があり、そのことは嬉しいことですが、色とか表面的なことだけにされるのも悔しいですね。ほんとうは景観デザインはもう少し構造的なことと関わっていますね。それはさっき言った自己責任とも関わってると思うけど、今のところ突破口がはっきりとは見えないですね。

■国民とか市民の顔色を窺う役所。そこから来る「納得しかねる」デザインの壁。

〈山名〉南條さんに横須賀と狭山市の話をして頂いて、両方ともどっちかと言うと全体のことを話しておられた。そこで、部分的な形、空間の話を少しお聞きしたいんですけど、二つのプロジェクトをやった結果、「私がこういうことをしたいと思ったけれども出来なかった」とか、そういう話をお聞きしたい。

さっきも話に出たんですけど、役所が入ると南條さんの思いと合わない部分が非常に増えてくるんじゃないかと。私は公務員やってましたけども、役所はどこを見てるかと言うと、国民とか市民のものの考え方を見てるんですね、何かと言うと事故が起きるとお上が悪いと非難される。例えば水辺を作ったときに柵を作んないで、子供池に落ちちゃいましたと。それは柵を作んなかった管理者が悪いと。そうすると管理者は言われる前に柵を作っちゃう、そしていろんなルールをたくさん作ってしまうというのがどうもある。

成熟社会では自己責任がもう少し意識されるのかなという思いもあって、今はそこを使う人の自己責任はほとんどなくて、役所の責任になっちゃう。従って役所はいろんなことをやっちゃうんです。そういうことがあって非常に苦労されたのかなと思って聞いてました。南條さんの思いが実際のプロジェクトではなかなかうまく行かなかったという話があれば、聞かせていただきたいなというのが私の質問なんですけどね。

〈南條〉いやもうおっしゃられた通りのことに尽きます。それ満載ですよね。やりたいと思ったことはことごとく怒られて、特に横須賀のほうはそうですけどね。

例えば照明デザインをお願いした面出薫さんは、六層吹き抜けのアトリウムに天井の照明器具を付けないって言うんですよ。いいですよね、天井の照明なんか使う必要ないんだから。各フロアにはフロア照明があるし、それの漏れ日をちゃんと調節して全体に必要な明るさは確保している。地上十五メートル飛んでる蚊やハエに光を与えてやる必要無いわけで、フロアで新聞読むわけでもないんだ。だけどそれをやろうとしたときに「はぁ?」って言うわけですよ、役所の営繕の人は。とにかく天井にはシーリングライトが在るのが当たり前だって、無かったら市民から「何でないんだ?」って言われる。そっから一歩も引かないわけですよ。そんなのばっかしでしたよ。そういうのって僕楽しむタイプだから、「ブラジルでは・・・」とか何とか言ってね、「じゃあここやらせてやるな」とか言われるわけです。だけどその割にはとんがった部分がどんどんどん丸まって、「デザインもう一歩だな」とかなんとか審査員に言われてますけど。それはどういうことかって言うと僕に言わせれば、「そんなの織り込み済みですよ」と。要するに引き際っていうか、これ以上つっぱるとむしろ実現しない方向に行っちゃうっていうところで僕は引いて

る。調整型でやってますからね仕事は。だから山名さんおっしゃられたようなことは随所にあります。

ボーダーもそう、歩道と公開空地を仕切る植栽帯のボーダーは一切入れないようにね、僕は入れないのは当然だと思ってる。ランドスケープの井上さんも当然だと思ってる。ところが道路を管理する役所にしてみりゃなんだこいつっていうわけです。ボーダー入れるの当たり前だっていうわけです。何かあった時の管理責任の問題があると言うんです。

でも入れなかった。ボーダー代わりに淡路瓦のベーブメントにして、しかもギザギザに入れたら「揃えろ」って怒られるわけですよ。そこに植えてた地被類が今行くと上を歩く人が踏んづけて無くなってしまってる。私たちが意図したように歩道と公開空地が一体になって、当初よりも感じ良くなってます。

〈野呂〉南條が多分思ってて言わないのは、プロデューサーとディレクターの関係ですね。プロデューサーは発注してる側で、「こういう街を作りたい、だからディレクターはあなた」って言って仕事を任せてくれて、ディレクターはディレクターの役割でいい仕事をする。

アカデミー賞の授賞式を見ていて思ったんだけど、プロデューサーはあんまり目立たないです。持て囃されるのはディレクター。監督ですね。だけど、プロデューサーの力が先ず有って素晴らしい映画が出来るという背景はあります。

僕も最初に事業主に会って話すのは、良いもの作ろうとしたら「僕らに出来るのは五〇％しかありません。残りの五〇％は作らせるあなた達の力です。両方が合わさって初めて百％の良いものが出来るのです」って話すんですよね。

ですからプロデューサーの志が低いといくら良い提案でも実現しない事があって、何か消化不良な結果に終わる事もありますよね。

■日本の建築は不動産じゃなくて動産。それが街の形を作っている。

〈野呂〉南條が最初に言っていた話ですが、ブラジルにはきちんとした階級社会が在るからリーダーがちゃんと育つと思うんです。昔は日本にも階級社会がちゃんとあったんですけど、戦争で建物も階級社会も消失してしまって、リーダーが育ちにくい環境になってしまったと思います。リーダーが不在だとどうしても統制は取れませんよね。

戦前は都市だと七割くらいの住民が借家に住んでいて、土地を持っていたのは財閥とか大金持ちしかいなかった。だから、街は一部の富豪によって形づくられたと言って良いかも知れません。戦争で全部焼かれたとき、戦勝国がやったのは財閥解体や権力の分散ですよね。市民が土地を取得し易くしたのも、出来るだけ権力が集中しない様にする為だったと聞いたことがあります。そうすると権利者が多くなり益々統制はとれなくなります。

それから、僕らは何気なく不動産って言うんですけど、日本の建物って本当の意味で不動産じゃなく、動産だと思っているんです。海外では、建物に手を入れて同じように建て替えたり、修理したりして使ってる。日本では建物は二十年とか三十年したら資産価値がゼロになってしまいますよね。みんな不動産って言ってるけどほんとは建物は不動産じゃなくて動産なんです。不動産っていう考え方だったらみんながそれを守るって意識が芽生えると思うのですが、動産だと何でもありになってしまう。そういった無意識の精神構造も街の形に影響してるのかなと思ってしまいます。

■南條さんが日本に持ち込んだラテン感覚が在るとしたら・・・

〈井口〉狭山、横須賀でもいいですけど、「実はここはブラジルの・・・」みたいに南條さんのラテン感覚が入ってるところはあるんですか？

〈南條〉ラテン感覚っていうふうに僕は意識してないから何とも言えないんだけど、あるとは思いますね。

仮に機能か情緒かっていうか、機能と空間性、美的なことを対立的に捉えてどっち採るかとなると、ブラジルのほうが絶対に選択の幅は広いんですよ。

日本はあまりにも、ありとあらゆる場面で、行政の求めることが機能のほうで、そうすると答えは見えてますよ。だって機能的にするかそれほどでもない方にするかと言えば、機能的な方にするのが正しいのは、そりゃブラジル人に聞いたって、そのほうが良いに決まってますよ。良いに決まってるけど、それだけで良いんですかっていうところでその逆襲があるわけでしょ。

だからそれずっと今でも僕は戦いって言うほど偉そうなことは言いませんけど、所員が僕のとこに相談に来た時僕が指導するのはそのへんですよ。「ほんとか？」って言って崩す方向で僕は仕事してますね。それさっき言ったように崩しすぎると制裁を受けちゃうから、道路制限速度六十キロで、七五キロくらいまではいくけど九十、百キロは出さないみたいなね、そういうさじ加減でやってる。

〈井上〉南條さんと横須賀で一緒にやって一番象徴的なのは、自由広場の真ん中に階段があるんですよ、あの貝殻形の階段。あれは僕と南條さんの合作なんですが、その時にずいぶんこだわったのは幅がどうだとかいうこと。南條さんは要するに形のデザインというよりもそっち側の問題にずっと拘ってましたね。この幅をどうするとかね、階段を上がりきったとこの広がりをどうするかとか。

階段の壁は最初の案はもっと極端に斜めだったんですね、貝殻の形でね。それをもうちょっと真っ直ぐにしないと施工性の問題があるとかいう話が出て来た。そのとき南條さんのチェックマンとしてのキャラクターっていうのがすごく出て、さっきおっしゃってたけど、あえて日本感覚みたいなのでやる。歩み寄って施工性に理解を示す。それでも出来てみると割と海の貝殻をイメージする形っていうので出来てる。

ウエルシティの結構大きなシンボルで、あそこから上がって街全体がずっとつながっていくっていう大事なシンボルになってる。実際はつながんなかったですけど、あの時はそういうイメージでデザインした。そういう意味ではあの階段の仕事はおもしろかったですね。

〈井口〉そう言われると僕も思い当たることが在ります。僕の勝手な解釈だと言われるかもしれませんが。

外国に行くと日本のことが良く見えてくると、言われますよね。南條さんは十年間ブラジルで暮らしてこられた。ある意味で日本人以上に日本人のことが良く見えている。だから狭山のスカイシティでは、今日本人が望んでいる公共空間、日本でしかあり得ないような完璧に日本らしい駅前広場をつくられた。

栗原さんがやられた越谷の駅前広場も良くデザインされた完璧に日本らしい公共空間ですが、既存の街並みが残っているからか、スカイシティほど強い印象は受けなかった。それがスカイシティでは周り中全てが新築の都市空間だから、南條洋雄の空間だからそれだけ印象が強かったんでしょうね。南條さんが明快に日本人が目指す完璧と言って良いくらいに機能的な公共空間を作ったのは、十年間のラテン生活がそうさせた、という見方が出来るんではないでしょうか。

そして自由広場の七夕祭りとイベント。これはまさにリオのカーニバルストリートじゃないですか。駅広にまでそれを持ち込むという南條さんの目論見は今のところ実現してないけど、それが実現すればまさに紙吹雪が舞うカーニバルストリートの再現ですよね。ブラジルに負けないくらい日本人もお祭りは大好きで、お上の管理も寛容になります。

完璧に管理された公共空間と、お祭り大好きのイベント空間の共存。いかにも日本らしい都市の公共空間がラテン感覚の南條さんによって実現している。そういう解釈は如何でしょうか？

〈南條〉ＯＫです。

■道路や広場の生活を楽しむ習慣は、日本人にはあまり無いんではないか。

〈井口〉狭山スカイシティ歩いてて思ったんですが、駅前広場ですから人と車の通行を出来るだけ快適に、しかも適切にさばくこと、それが当然テーマになってて非常に良く出来てる。一方、公共用地の使い方として見た場合には、もっといろんな使い方があった方が良いんじゃないかという見方があります。

僕のこのレポートの中でヨーロッパの広場に対する三十の憲章というのがありますけども、フランコ・マンクーゾがやったやつですけども、これを読むと今ヨーロッパの広場の最大のテーマは「如何に使うか」ですよね。公共空間をいかに使うかということが一番のテーマになっている。それはヨーロッパの街に行くとすぐに分る。実にうまく使ってるなと。

特にカフェテラス。お茶を飲んだりビールを飲んだり食事したり、そういう店がたくさん出て楽しく賑わってる。一杯のコーヒーで一時間も二時間も座って話し込んだり、ゆっくり街を眺めたりしてる。そして街にはただ休むためだけの場所が在る。何もしなくて、ぽけーっとするための場所。何もしないで、そこで癒されるために街に来てる。それが中心市街地に普通にある。日本の場合はイベントやお祭りのときは賑わうけど、普段は何にも使わなくて、人と車が忙しく通ってるだけ。日本では何故ヨーロッパのような使い方が出てこないんでしょうか？

〈栗原〉一般の要望がないということですよ。日本人はそうしたいと思ってないんじゃないかと思う。必要ないからそんな場所も出来ない。

〈井口〉でしょう、栗原さん、それを聞きたいんです、ないんじゃないのとそうゆう要望が。僕もインタビューしていくうちに分って来たんだけど、安息日ですよ。ヨーロッパの週末のレストランやカフェは稼ぎ時ですからね。安息日の文化があるんですよ。毎週日曜日、これは仕事をしてはいけない日。今は店も開いてるところが多くなりましたけど、以前は飲食店以外は店は全部閉まってた。それでも人は街に出てきてカフェテラスに座ったり散歩したりする。僕らその習慣がない。

〈宮沢〉どうかな、本当に日本人はカフェで座りたくないんですかね。僕はそうは思えないけどね。

〈井口〉いや、したくないんじゃなくて、しようという気がない。

〈宮沢〉何故そういう気にならないかを考える必要があると思うんです。幼稚園の頃から、十人集まってみんな何して遊びましょうと言って、八人の子が追っかけっこと言い、二人の子がかくれんぼって言ったら、日本の教育というのは二人の子供に対して「みんなが追っかけっこしたいって言うんだから、あなたたちも追っかけっこしましょうね」って言って、要するに全体に従うような教育なわけですね。家庭でも「何々ちゃんがこうやってんだからだめじゃない」っていうやり方で教えられて、それで学校卒業して就職するにしても、こういうところが就職率がいいからと言う様に、付和雷同じゃないけど、「みんなとは違っても俺はこっちの道を行く」なんていう教育受けてないわけですよ。そういう人間が仮に街なかに座るところがあったとして、「俺こんなところで一人座ったらおかしいと思われるかな」って思って当然だと僕は思う。

〈栗原〉宮沢さんそれは僕違うと思う。

〈宮沢〉だけど外国行くと日本人が座って楽しんでるんですよ。そういうのをいくらも見てるんですが。

〈栗原〉それは観光地で外国に行ったから楽しめるんであって、非日常の世界だから。日常の中では自分の家で休んでてもいいかもしれないし、デパートの屋上で休んでてもいいかもしれないし、なんで道路で休まなきゃいけないんだて思ってるのが割と多いのが日本人だと僕は思ってるんです。

〈井口〉僕もそんな感じ。

〈栗原〉昔は路地で、縁台出して将棋やったり、おしゃべりしたりしてたでしょ。路地はどう見ても道路とも言えないような、狭いけど、それがそういう役割を果たしてたわけで。日本人って外のだだっ広いとこ行っちゃうと落ち着かないんじゃないかって、逆にね。空間としてね。そういうのもあるんじゃないかって気もしますよね。

〈井上〉僕スペインのマドリードに住んでたんですけど、借りてたアパートの大家が結構いい歳だったんですよ。その人が面白いことを言ってました。「家に居るよりも外の広場に居る方が良い」って。確かにマドリードの町って街並みはきれいですが、一戸一戸の住宅環境はあんまり良くないんです。イタリアも同じだと思いますが、日当たりの問題とか、風通しの問題があります。でも町に着飾って出るっていうのがステータスでもあるし、町を楽しむっていうのもとても大事なことですね。僕が住んでたとこはその日雨が降ってるのか、晴れてるのか、曇ってるのか窓から顔を出して振り仰いで空を見ないと分かんないくらいなんです。ほとんどの都市住宅がみんなそうで、そうすると広場は当然重要になってきて、好きだとかっていう以前に家にいるよりもそっちのほうが気持ちが良い。そういうことはあると思いますね。

〈吉田〉一九七〇何年かにパリに行って、金もないし住んでいるところが貧弱だから暗くていたたまれなくて、休みのときはよく外に行きましたね。広場に面したカフェなんかにずっと座っていても文句は言われませんよね。座ってまちを見ていると、あの時代はストリーキングみたいなやつがいて、裸で広場を走っていている人も見掛けました。街を傍観しているのも面白いですね。そこには歩道の安全柵とかはなくて、相当自由な雰囲気がありました。

日本はまちなかよりも、空間的には多分家の方が豊かで、今はどんどんマンションになってきていますが、以前は誰か知り合いが来るときには家に呼んで、和室があって障子を開けると庭があり、気持ち良い空間を持っていたと思います。外部をあまり使わないのは、そのような文化が背景にあるんじゃないですかね。

自分が住んでいる町で公園に行ってもそういう気持ちの良い空間ってなかなか見つからないですね。町の人たちと公園で何かしようと思って利用しますが、ボール遊びはするなとか、いろいろと禁止看板が多いですね。また周りを全部フェンスで囲っていて、楽しい雰囲気にはなれないですね。この前はみんなであまり利用されない公園に行って、内緒でガスコンロを炊いてお茶を飲みましたが、ちょっと後ろめたい感じでした。日本の公共空間は自由度がないですね。

それと都市の景色が無いっていうか、すごく賑わいはあるんだけれども、ずっと接していたい落ち着いた景色が無い。もう少し歴史を大切にして、せめて一世代くらい変わらない空間があってもいいのではないかと思います。最近流行り始めたリノベーションで古いものをうまく使い回して、変わらない空間が増えてほしいと思います。

〈井口〉懐かしい雰囲気があったら良いのに、ということですね。

〈吉田〉歳取ると大体そういうの好きになるから。一世代くらいは変わらない空間は在るべきだと思います。新しいことはもちろん良いのですが、パリでもラ・デファンスやクレティーユのように、パリの外では大胆な実験的なことをやりますよね。だけどこのカフェでサルトルと誰かが議論していたとか、パリの中では身近に物語が沢山ある。まちにはそういうことが必要だと思います。日本は経済優先で地形をどんどん無くしてしまいますね。平らに歩きやすくするから、新しくなってしまう。もっとでこぼこでもね、起伏があっても面白いんじゃないかと思いますけどね、豊かな景色が沢山ありますよね。

■日本型の成熟社会って何ですか？ ヨーロッパとは違う型になるんですか？

〈南條〉成熟型社会のモデルっていうのが、われわれが学んできた、たたき上げてきたものの延長線上にあると考えると、僕それは違うんじゃないかと思ってるんですよね。

これだけの高齢化社会が始まってるし、自動車社会そのものがいつまで続くのかっていう議論したときには根底から変わってくるでしょ。だからそれぐらいのモデルチェンジ考えていくと、なんか僕らの予期しない抜け道がこの先待ってんじゃないかなという気がする。

例えば今日三・一一で五年前の今頃歩いてましたよね、帰宅難民で。あの時のあの秩序、世界じゃ脅威じゃないですか。あれってみんながものすごい自己責任果たしたわけですよ。略奪に走らずに。だからなんか違うモデルで、僕には言い切れないけど、ただの考え方の違いだよじゃなくて、全く違う軸でもって突破口が出てくる気がする。そのときには略奪もせずに粛々と家まで帰って行った日本人が、僕は九時間歩いたんですけども、ああいうのは必ずプラスになるだろうと思ってる。

そのとき我々が譲る部分があっていいと思うのは、この間こういうことがあった。

新幹線に乗ってまして、ひかりで移動してたら半分くらいブラジル人の行儀の悪い、みんな行儀悪いんですけど、そんなのが居たんですよ。そしたらどっかの停車駅で五分停車だったんですよ。ホームに出てって自動販売機に買いに行って、結局一人乗り遅れた。そしたらそこで争いが起こった。その争いが原因で新幹線止まっちゃった。

どういう争うかと言うと、人一人置いて発車するとは何事かという論理なんですよ。それでドアになんかもの挟んで電車止まっちゃって。外は外でもって、置いてかれる方は死に物狂いで言葉も通じないのにやってるんですよ。我々にしてみるとあのバカ置いてけって話ですよね、迷惑千万。最近の朝の便なんか二、三分に一本のぞみ走ってるでしょ。あれを是とするならば、絶対服従、お上の言うとおりっていうのは是なんだけれども、そうでない社会から来ると、置いてっちゃ可哀そうでしょっていう理屈はある。

オリンピック見ててください、楽しみですよ。開会式一時間平気で遅れますよ。遅れたっていいじゃん待てばって（実際は五分遅れでほぼ正確に始まったそうです。井口注）。日本のオリンピックは秒単位で全部やる。ブラジルの国際会議行くけどですね、いつも時間前に行くことのあほらしさって言ったらない。延々と待たされますからね。六時から講演会って言ってんのに、七時、八時になったって始まんないってのはざらですから。それは良いか悪いか言えば、悪いですよね、日本からすれば悪いです。日本の秩序はそれだったら崩壊しますよ。でも彼らのほうはそれで成り立ってるんですよ。そんなのを受け入れる寛容さは、日本人も少し譲った方が良いんじゃないかな。

〈井口〉話聞いてるとね、ブラジルが成熟社会なのかどうかってのはちょっと僕もよく分らないとこありますけど、

〈南條〉いやいや発展途上ですよ、遅れてますよ。

〈井口〉途上国ですね。そうすると南條さん、これから日本も成熟社会になるんだから楽観的に見るべきだとおっしゃったと思うんですけど、それとブラジルの話しとの関係は・・。

〈南條〉僕は日本は発展途上国型の精鋭っていうか、すごく高性能に先進工業国に辿り着いた国だという認識です。それをもっと先へ進めるっていうのは多分無理で、全然違うモデルに行くんじゃないかなって僕は思ってる。

〈井口〉そのモデルを成熟社会と言ってるんじゃないんですか？ それともまた別？

僕は成熟社会と言われたらヨーロッパと思っちゃうんですけども、それはどう思います？栗原さんもそう。僕は成熟社会に日本もなるよと言われたら、じゃあヨーロッパ型になっていくことじゃないかと僕は短絡的に思うんですけど。

〈南條〉いや、ないしは江戸かもしれないけどね。江戸、室町なのかもしれないけど。やっぱり社会のいろんなものがよく分らないけど不勉強で、なんとなくその頃は今よりは人間っぽい日本があったように言われてるじゃないですか。

〈井口〉南條さんが江戸型と言われるのと、僕がヨーロッパ型と言ってるのは一緒だと思います。産業革命以前の人間性、コミュニティ、サステナブル、自然との一体感、そんな価値をまだ忘れずに守って行こう、取り戻そうとしているという意味で。

〈南條〉じゃあ一緒の意味で。それをヨーロッパ型って言うと食ってかかって取られるのは嫌だけど。

〈井口〉ヨーロッパ型と言わなくても良いですけど、それじゃああなた達にとって成熟社会とはなんですかという話です。

〈栗原〉江戸がとか、室町だって、成熟社会の例に出すのは僕はよく分るんですよ。そこで成熟って言ってもみんな同じ形をしてるわけじゃない。もともと文化も違う、気候風土も違うとなってくれば、成熟の仕方が違うじゃないですか。みかんが熟したのと、イチゴが熟したので味が違うのと同じですよ。でもどれも熟して美味しく食べれるねってとこは一緒じゃないですか。

■成熟社会？　全く先が読めない、まったく違う社会が現れつつあるという楽観論。

〈南條〉異議あり。成熟社会がどうとか、何かっていう話、僕は読めない。生意気に言えば皆さんも読めないに違いない。新しいライフスタイルとか新しい社会構造とか、決して決してヨーロッパの後追いではない、されど室町に戻るんでもないっていうものがあるんじゃないかなっという楽観論を僕は言ってる。要するに今の一連の会話全部、僕多分駄目なんですよ。多分その枠を外れた話なんですよ。

僕が一番それを感じるのは、皆さんどうですかね、昔と違って若い連中に「おい、ちょっと今日飲みに行こう」って言って、「いいね、いいね」で全員ついて来ませんよ。僕らからするとあり得ないことなんですよね。だって昔だったら部長が当然おごってくれるわけで、「やった」って全員ついてくるでしょ。ラッキーで下手すりゃ次の日休むくらいですよね、朝までやってって。そういう習慣が今全くなくなってる。さっき安息日で広場がどうとか、大きい空間がどうで狭い空間がどうとか、宮沢さん失礼ながら子供が八人と二人でどうなるってそれすらもが、それ全部ひっくるめて明らかに僕の息子見てて、僕の孫見ててね、全く現実感が感じられなくなってる。となると僕らが言っている日本人のとか、これまでのっていうのは多分違うんですよ。

もう一つだけ例を出しますけど、若い世代だけでなく僕の世代が大変なことになってますよ。今年六九歳ですけどね、みなさんいよいよ完全リタイアになってるんですよ。仕事は本当に何も無い。顧問してるのも居ない。何で週三回の顧問辞めたの？って言ったら、みんなに迷惑がられて週三日出てくのは耐えられなくて辞めたって言う、そんな連中が大量に居るわけですよ、連中は何すると思います？ゴルフなんか行かないですよ、いまどき。何かすげーことが起きてますよ。僕らなんかは昔買えなかったからって、下手な歌を楽器に金かけて解決するのかなんて勢いで音楽やってるのがいっぱい居る。東京中のスタジオが足んなくなりますよ。それからカメラに狂ったりして。ニコンのカメラの高級機種が、在庫がどんどんなくなると思いますよ。

多分その状態は今一連の人たちが発言したトレンドにはないトレンドなんじゃないか。若い人たちも、例えがちょっと古くなるけれども、例えばよさこいなんてのが全国の町づくりですごいことになってますよね。それからうちの事務所なんかでもフットサル。僕らの世代はみんな野球じゃない、ほとんど。それが今はフットサルチームで戦ってくるわけですよ。何勝何敗って。多分これからいろんなことが起こるんだと思う。そうするとそれに見合った町のしつらえとか広場とかになる。

僕ら赤提灯居酒屋世代なんだよね、そういうのが減って悲しい、悲しいって言ってんだけど、今の人たちは女性も半分以上お酒飲んで、女の子のトラがそこら中でげーげーやってる。大きな流れで言えば赤提灯居酒屋は必ずしも歓迎されなくなるんじゃないでしょうかね。その代わりに違うものがきっとあるんですよ。それは若いのが来てるから彼らに言わせたほうがいいけども。

■未来のことは分らない。でも変わらざるを得ないことは分ってる。

〈野呂〉未来は誰にも分らないと思うんです。二〇一一年にＵＩＡ（世界建築会議）大会が東京で行われた時に若手の建築家が集まる会があって、「十年後の建築とは」ってテーマでした。その時、パネラーの一人が「僕は十年後のことは分りません」とキッパリ言ったんですね。僕はそれを聞いて驚きましたけど何かスッキリしたのを憶えています。だって十年前、世界がこうなっているとは誰も予測出来ていなかっただろうし、思い描いた社会の様にはなっていないと思うんですね。僕の十年後も建築に関わっているだろうけど、南條がやって来た仕事とは別の仕事のやり方をしているかもしれない。それを楽観視するのか、悲観視するのかっていうのは、個々の考えで決まるとは思うんです。僕はどちらかと言うと楽観論者で、南條と働いてるからそうなのかもしれないです。

例えば日本の人口はどんどん減って経済はマイナス成長になって、高齢者がどんどん多くなって、四人に一人が後期高齢者の時代も来るわけですよ。でも世界的に見ると人口はどんどん増え続けていて、二次曲線くらいの勢いで増えて、何十年か後に百億を超えちゃうみたいな統計が出ている。そうすると恐らく日本も外国から移民を受け入れないと社会が成り立たない時代が来るんですよね。そうするとインフラから何から社会構造を変えないといけないって時代が来る。そこになんか面白い未来がありそうだねって思うか、逆に未来は暗いねって思うか、どうかって話だと思います。

〈冨岡〉私四十八歳です。二年程前ですが三十歳代中頃の建築家から聞いた話がちょっと衝撃でした。それなりに日本で有名な賞を取ってるような優秀な方です。「もう我々の時代はでかい建築物を作ろうと思ってない」とはっきりおっしゃってました。なんでかって言うと先人たちが全部やっちゃったから。

この話でもそうなんですけど、おそらくリノベーションの時代に入ってきてるのかなと。要は今ある社会がある意味与えられてて、その与えられてる中で成熟ってものを考えてく世代に入って来てるんじゃないかなと感じてます。新しいものをどんどん作る可能性と、ヨーロッパとかいろんなものに対する憧れ、そういう可能性と憧れを持ってどんどん進まれた方を私はずっとこう下から見上げてきた世代ですので、「あの方々のパワーはすごいな」と常々思ってます。ただ今の日本見ると、これ以上どこを何するのっていうのはあるんですね。そういう意味で今の話、まさしくリノベーションをして行って、新しい価値をその空間の中でうまいこと変えながら使って行くっていうふうになりつつあるんじゃないかなという気がしてます。

ただし日本の国民って五年前の三・一一でも分るように今までのものが無くなっちゃう瞬間があるんです。明治維新もそうでしたけど、どっかで完全にリセットしてしまうっていうのが南條さんのおっしゃってた次の全然分らない世界に突入する何かかなって思ってます。それは本当に分らないです、何時来るかも分らない。自然な驚異で来るかもしれないですし、アメリカとかなんだか良く分らないものが来て、変えなきゃいけない他力的なものかもしれないですけど、ただそれに耐えられる、対応できる民族であるとは思います。

〈野呂〉絶対変わると思いますよ僕。どう変わるかは分りません、でも変わらざるを得ない状況は在って、例えば高齢者が増えてくと何が変わってくかっていうと食料の消費カロリーが下がってくるじゃないですか。食べる量が少なくなってくるから、日本では産業ピラミッドの一番底辺が

だんだん衰退してくるんですよ。そうすると二次、三次とどんどん上のほうも衰退してきて、そうするとなんか変えないと世の中回ってかない時期がいずれ来るっていうのはみんな気付いているはずです。インフラから何から全部。どう変わるかは分らないけど、変わらざるを得ないっていうのは分ってるはずです。

■ブラジルと日本を入れ替えるくらいのリセットを、南條は楽観している。

〈南條〉今日はブラジルの話で締めくくらせてくださいね。

ブラジルと日本は真逆なんですよ。ブラジルは夏は寒いんですよ、夜中は朝なんですよ、物事は何でもそれくらい多面的に捉えることが出来ると言いたいんです。今日の話の中で広場論とか交通施設論とかいろんなのがあったんですけども、稼働率とかそういうのが我々日本のルールでは高めることが目的なんですよね。だから広場作って利用する人が少なかったらそのデザインは失敗で、もう二度と声かけてもらえない。でもブラジルでは逆なんですよ。日本みたいに座れるベンチも無いくらいに人が沢山来てたりとか、歩くのに人にぶつかるような広場っていうのは最低の広場であって、広場こそはガラガラであって欲しいって発想があるわけですよ。だから発想の転換、今までやって来た我々世代の路線で物事の良し悪しを考えるのをどう変えるかっていうのを、ブラジルで僕はずいぶん慣らされたんですね。

最後にこれはみなさんの勇気づけの僕の根拠なんですが、八十年代、僕が帰ってくる数年前にブラジルでこういうテレビの爆笑コメディが大ヒットしたんですね。

当時ブラジルで何が起きてたかって言うと、日本が世界で一番豊かだったときですよ。世界中の企業がトヨタを学び、ホンダを学びで、日本は貿易黒字で責められて苦しみまくってた。世界中から儲け過ぎだとバッシングを受けて。ブラジルはその時に年間インフレ六、〇〇〇％に近づいて、僕の居た十年間で物価は一億分の一になったんですよ。解ります？千円を一円にするデノミを八年間で三回やったんですよ。千の三乗はいくつですか？一億ですよ。経済は世界最低でした。そのときに大ヒットしたジョークがあるんです。

「日本の政府の総理大臣以下全員とブラジルの大統領以下全員とを取り変えよう」、そうすると「日本とブラジルの問題は一気に解決する」と。解ります？この意味。ブラジルの閣僚を日本に持ってくると、景気減速して貿易黒字で苦しんでる日本は救える、一気に変わります。インフレと大赤字でガタガタのブラジルは日本の優秀な政治家（って俺言いたくないけど）が来て立て直してくれる。

ことほど左様に違う文化、僕もその一翼を担ってやってるところに、今までの物差しで測れない、稼働率は低い方がいいといった類の概念が入って、日本は多分、そういう文化をもっともっと持ち合わせてくるといいだろうっていうのが僕の楽観論。

＊本インタビュープロジェクトは、ＪＵＤＩ公募型プロジェクト２０１４、２０１５年度、およびＪＵＤＩ関西ブロック公募型プロジェクト２０１５年度の助成を受けて実施しました。掲載写真は特記無き限り＊印は井口提供、＋は関係のホームページより借用、それ以外はすべて南條洋雄氏提供。

＊会場はヨシモトポール㈱会議室（東京有楽町）を提供いただきました。

■インタビュー参加者■（敬称略）

南條洋雄

㈱南條設計室所長。一九四七年東京都生まれ。建築家。東京大学工学部都市工学科卒業。㈱ＲＩＡ建築綜合研究所、ブラジルサンパウロ市のarquiteto Joaquim Guedes e associados およびCroce, Aflalo & Gasperini Arquitetosを経て一九八五年南條設計室設立、現在に至る。東京都立短期大学非常勤講師（一九九九年～〇一年）、(社)日本建築家協会理事（一九九九年～〇一年）、(株)建築家会館代表取締役(二〇〇二年～一〇年)、小田原市景観評価員、(公社)日本建築家協会関東甲信越支部渋谷地域会代表、ＪＵＤＩ(都市環境デザイン会議)会員、日本建築学会会員

主たる仕事に、ウェルシティ横須賀、幕張ベイタウン・パティオス、飯田市トップヒルズ本町、スカイテラス狭山。著書に「ボッサ・ノーヴァな建築考」など

〈ゲストメンバー〉発言順

野呂　信哉：㈱南條設計室取締役副所長

井上　洋司：ランドスケープアーキテクト、（株）背景計画研究所代表取締役、ＪＵＤＩ理事

栗原　裕　：㈲ユー・プラネット代表取締役、ＪＵＤＩ会員

小切山孝治：㈱南條設計室

工藤　勉　：ヨシモトポール㈱ＪＵＤＩ理事

冨岡仁計　：㈱住軽日軽エンジニアリング 営業企画部デザインチーム、ＪＵＤＩ理事

吉田　慎悟：色彩計画家　カラープランニングコーポレーション ・クリマ代表取締役、ＪＵＤＩ会員

宮沢　功　：㈱ワイピーデザイン（ヨシモトポールグループ）代表取締役、ＪＵＤＩ会員

〈インタビュープロジェクト　主催者〉

井口勝文（代表）　山名清郷







⑥ 2016.06.24 インタビュー

職住近接のコンパクトシティに、今こそ本気で取り組もう

中野 恒明

今日お話する内容を言いますと、

一つは井口さんからぜひ話して欲しいと言われた、私が永らく関わってきた新宿モアの話、特に運営の話という宿題をいただきました。これは私が仕掛け人をして、もう三十年近くになるプロジェクトです。日本で初の都市再生特別措置法に基づく公道上のオープンカフェを実施した事例として一時注目を集めました。その張本人で、その立場から経緯と現状をお話しします。

二つ目は私の実践してきたアーバンデザイン、とりわけ歩行者空間の仕事について。私のこの界の原点は槇文彦さんの事務所で担当したプロジェクトですし、その後アプルでも結構歩行者空間については関わってきましたので、そのことをお話します。

三つ目が日本の中心市街地、歩行者空間はどうなっているのかという話。基本的には絶滅寸前と言っていいとは思うんです。ところがそう言いつつ、その中で実はしたたかに生きているのが日本の歩行者空間だという逆説的なことも少しお話しします。

アメリカは歩行者モールの範疇の事例が二二〇箇所近く存在しました。私のほうでそのリストを作成していますが、現在残っているのがそのうち二十弱程度しかない。その意味では全滅寸前状態です。ほぼ毎年どこかが消えていると言えます。

一方ヨーロッパは、歩行者空間、オープンカフェの隆盛。これはもうすでにみなさんお話されているかと思います。

そういう中で日本の歩行者空間の状況と見通し、今流行のオープンカフェ、プレイスメイキング運動について言及させていただこうと思っています。

■新宿モア、車を止めて歩行者の道にはしたけれど、浮浪者、不法駐車、不法駐輪に悩まされた。

新宿駅の東口広場に出て北側、新宿大通りを渡ったところの新宿モア街(図・1)、その歩行者空間整備にひょんなことで関わり、もう三十年近く経っています。私の前に武蔵美の学生さんたちが自主ゼミみたいなことで歩行者空間を提案していました。その後アメリカ留学帰りの建築家三沢浩さんがお付き合いされて基本設計が終わったはずだった。そこで商店街の方と三沢さんとでいろいろ意見の食い違いがあったようで、代わる人をということで、私に声がかかったようです。何人かの建築家を招聘して首実検をされたようですが、私が一番ぴったりということで、私が選ばれました。

新宿モア街は戦後成立した商店街振興組合法の第一号の商店街です。十三の通りで一つの商店街の連合体を形成しています。バラバラの通りに分かれた団体だったんですが、それなりの方が商店街に居ましてそれを一つの振興組合にして、共同事業を行って来たという経緯があります。

新宿は歌舞伎町に象徴されるように風俗街のようなイメージがあって、売上が一時期落ちるんですね。それで新宿を守るためにどうすれば良いかということで、あの当時ヨーロッパでかなり積

極的に歩行者空間化されてるのを見た地元の方がいらっしゃいまして、そういう街を作りたいという、そのイメージから入ったんですね。

そこに専門家として誰か、ということで三沢浩さんに依頼した。どちらかというとアメリカのスタイルのショッピングモールの提案をされて、ストリートファニチャーをかなり多めに盛り込み、水路も計画され、それに対して反発があったようです。

私も三沢さんが設計していると知らずに、「新宿の街にこんなストリートファニチャー、ごちゃごちゃ入れて邪魔じゃないの？」って言いました。私は実は学生の頃から新宿大好き人間だったんで、健全な新宿ですけどね（笑）。トップスっていう喫茶店があってそこによく行きましたね。そこの中庭にある大きなケヤキの木が気に入っていたんで、「やっぱり新宿に必要なのは人工物ではなくて、自然ではないか」、だから「ストリートファニチャーを全部削って、樹木にお金を回しましょう」と提案しました。

私なりにはフスゲンゲルツォーネ（（ドイツ語・Fußgängerzone–歩行者区域）の日本版、すなわち日本初の面的な歩行者区域を実現させようと地元商店街の方々と協働して実現に奔走しました。フスゲンゲルツォーネという言葉を、私に教えてくれたのが現在、早稲田大学の教授をされている卯月盛夫さんなんです。私が槇事務所時代に民間のセミナー機関・地域科学研究会主催の歩行者空間のショッピングモールツアーのコーディネーターをしたことがあり、ドイツに留学されていた彼が現地通訳として加わり、その言葉を翻訳してくれました。

新宿の十数本の通りの交通規制を一本化して、午前中は車を入れるが、午後は全て歩行者中心の街にしよう、足下の路面は石畳に、なるべく石は厚くしようと提案しました。当初計画では厚さ二センチだったんですが、それを五センチ、六センチの石を使うことにしました。

第一期区域は歩車道の区分を無くし、全て道路交通法上の車道にして、自動車進入の時間規制をかけて、ここに木を植えた。古い照明もまだ使えるということで残したんですね。何をやったのって言われたら、まあそれだけです。

第二期区域は幅員二二メートルの道路なんですが、車を止めたは良いんだけど、浮浪者と不法駐車、不法駐輪でどうしようもない状態になりました。警察とはいろいろと経緯があって、取り締まりしてくれない、まさに無法地帯状態となました。





（図・１）歩行者空間となった新宿モア街。

■オープンカフェの社会実験で不法駐車も不法駐輪も追い出した。そして都市再生特別措置法のオープンカフェ恒久実施の第一号へ。

対応策として考えたのが、その頃ＪＵＤＩ（都市環境デザイン会議）でＵＤＣ[1]から道路活用事例調査という研究費をいただいて、ＪＵＤＩ会員で手分けして全国調査をしたまし。そのときに博多で駐輪対策として逆に合法的に自転車を留めさせているとか、オープンカフェの事例も挙がってきた。私は当時、事業委員長でとりまとめ役としてそんなことを知る機会が在りました。そういうこともあって新宿で「オープンカフェやってみましょうよ、社会実験で」って言いだしたのが、今からもう十年前（２００７年）ですね。それをやったらうまく行った。この営業時間中は不法駐車も駐輪も消えました。午前に駐車してても午後営業するためには当然全部追い出しますから。それがうまくいったんです。

三六五日、毎日、午後は道路占用してオープカフェの社会実験。それを七年間、毎年更新して続けました。石畳に加え、大きなケヤキの木を沢山植えたことで、この雰囲気がなかなかいいと、それが成功の要因のひとつとも言われています。

途中段階でネルシスという雑誌で「実にうまく行ってる」と取り上げられました（図・２）。臭い、汚い、危険の３Ｋのイメージがいまだ残る新宿駅東口が素敵になったと。これは大ニュースだったと思います。私が仕掛けて石畳にしたのが良かったようです。



（図・２）新宿東口モア街のオープンカフェ　報誌「ネルシス」 vol.8　2007

それを七年間続けたところで、警察から「いつまで社会実験やるんだ」、「そろそろ止めろ」という圧力がかかってきたんですね。地元の商店街の方々が新宿区長さんに相談したところ、それを恒久実施する方法を考えて欲しいと調査を委託することとなり、それをＵＤＣさんで受けていただいて、私どもが協力する形で、二年間かけて検討しました。その結論は区で条令制定することを提案し、その検討中に、運よく国の都市再生特別措置法の改正で公道上でのオープンカフェが認められた。それには伏線があって、景観法を作った十数年前、運用の中にオープンカフェという文言が入ってる。私も国交省のそれなりの立場の方に、「景観法でオープンカフェをうたっているけど、実体は警察署が『うん』と言わないじゃないの」と噛みついたこともあり、いろんな経緯があるんでしょうね、都市再生特別措置法の改正で２０１２年、新宿が恒久実施の第一号になったんです。

私そのことを全然知らなくて、日軽コンストラクションからインタビューの申し込みがあって初

---

[1]ＵＤＣ（財団法人都市づくりパブリックデザインセンター―当時）＝現・公益財団法人都市づくりパブリックデザインセンター　http://www.udc.or.jp/

めて知った訳です（笑）（図・3）。



（図・3）2012年 NIKKEI CONSTRUCTION で紹介された新宿モア街路上のオープンカフェ。

■オープンカフェの事業は赤字。

裏を言いますとオープンカフェ事業自体は赤字、何でかというと、二店舗作ってそこに人が張り付かなきゃいけない。赤字を補填するのがイベント開催です。ここはエリアマネジメント団体として商店街振興組合が認定されています。半官半民と同じ扱いで、環境浄化とか、公共空間整備の主体となってきました。そのエリマネの一環としてのオープンカフェという位置づけです。オープンカフェには地元に仕掛け人の方が居まして、赤字続きではしゃあないからイベント開催し、その日はカフェには休店していただき、それを営業補償し、それでカフェを黒字にしてもらっています。ここは場所が良いからイベントが継続できる。それが七年間。今もそれを続けています。カフェ事業者は公募制で、原則二年に一回はテナント入れ替えます。うまく行かないところは当然撤退するわけですね。それの繰り返しです。

カフェの営業は三時からですが、実質お昼の十二時頃から車を止めて準備しています。だからカフェというのは浮浪者、不法駐輪、不法駐車を追い出すための名目なんです。それがうまく行ってる。

　ようやく二年前からカフェ事業者は黒字になりました。なぜかっていうと以前は単独のコーヒーショップだったが、何年か前からクレープ屋さんになり、路上販売の割合、テイクアウトが増えたこと、だから売上が伸びて、黒字になりました。

　事業の仕組みを話しますと、新宿区が商店街に道路を貸し出して商店街は占用使用料を区に払

っています。カフェ事業者は商店街に道路と厨房施設の使用料を払うという形を取っています。商店街にはその差額が収益となります。それプラス、イベント収入ですね、エリマネの運営はそれで回っています。

（質問：井口　その沿道に喫茶店在るでしょう、結構良い感じのやつが。中野さんもさっき学生時代良く行ったと言われていた。なんでその喫茶店にやらさなかったんですか？　その喫茶店がやれば売り場が広がって、プラスになるに決まってるじゃないですか。ヨーロッパのカフェっていうのはみんなそうじゃないですか。なぜ、それをやらなかったんですか？）

私も沿道から出るのを期待しましたよ、当然のことながら。公募したが応募がない。実のところ、喫茶店は軒並み赤字で、実態は不動産事業で稼ぐ。

新宿で、あの場所で、カフェが赤字なんだから全国何処でやっても儲かるわけないでしょって言いたくなる。横浜の日本大通りだって当初七店舗くらい出しましたが、今二店舗くらいしかない。みなとみらい２１でもオープンカフェ出店の店舗がだんだん減ってきていました。実体としては床賃料、場所代ゼロに近いですが、それでも営業継続断念っていうことはやっぱり儲かんないんじゃないか、と思います。

■七〇年代に槇事務所から始まったアーバンデザイン、歩行者空間との係わりが、今も続いている。

一九七四年当時、槇総合計画事務所で私が横浜の金沢・シーサイドタウンの仕事に関わりました。そこでショック受けたのは、大学で習った都市計画と槇さんがやろうとしてるアーバンデザインというのはかなりのギャップでした。槇さんはアメリカに長くいらした時にチーム・テン[1]のメンバーの方々と繋がりがあって、チーム・テン世代ですからル・コルビュジェのアテネ憲章をどちらかというと批判する勢力の世代なんですよ。その意味ではあの頃の住宅公団の団地開発とはぜんぜん違う発想のニュータウン、そこに一種の歩車共存道路＝ボンエルフを提案されていた。そこは低層高密の集合住宅地で路地・小路のある小さなブロックという、当時わが国の主流となっていたスーパーブロックを否定するデザイン提案。そして歩行者専用道路に対して歩車共存という、画期的なものを作ろうとした。でもこの道路提案は見事に失敗し、通常の歩行者専用道路と通常の道路になりました。それが私の最初の仕事です。二二歳の時に横浜市の道路局に一人で乗り込んで、市から「駄目」って言われる仕事を担当したんです、その意味では道路法や道路交通法に恨みがありまして（笑）（図・４）。

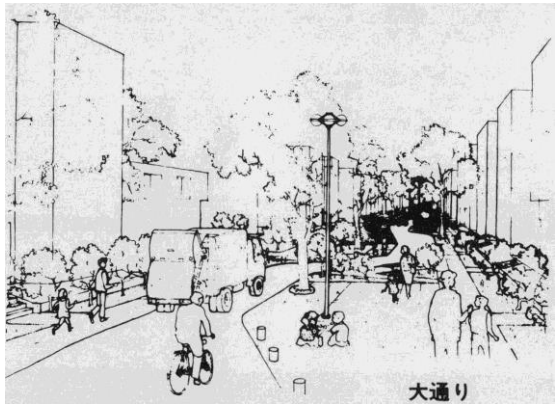
この頃ミニアーバンデザインの試行という、後に雑誌「都市住宅」に掲載されることとなりますが、これは路地をきちんと残していこうという、ジェイン・ジェイコブズ的な発想のプロジェクトだと記憶しているんですよね（図・５）。その後槇さんは「見えがくれする都市」の本を執筆されます。またライフワークとも言われる代官山ヒルサイドテラスはそもそも第一種住居専用地域の土地に、店舗併用の集合住宅を計画され、特例許可で商住複合のまちを実現されたことは有名ですね。

そういう意味で槇さんは近代都市計画のアテネ憲章に対する批判的なことをいろんなプロジェクトを通して、試してきた人だと思います。どちらかというと私も学生時代にジェイン・ジェイコ

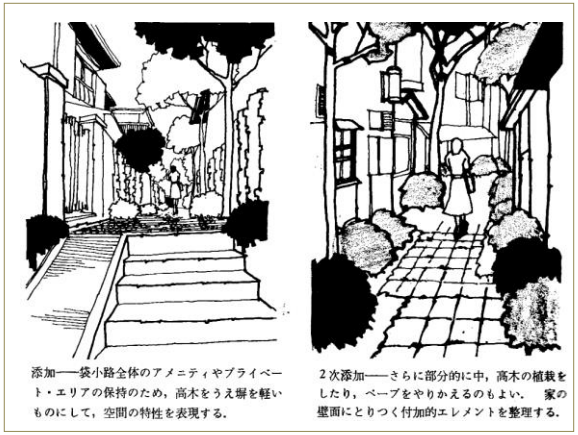
---

[1] チーム・テン Team X：一九五六年の第一〇回近代建築国際会議（ＣＩＡＭ）においてル・コルビュジェを代表とするＣＩＡＭを解体させたとされる当時若手の建築家グループ。主なメンバーには、イギリスのスミッソン夫妻、オランダのＪ・バーケマ、イタリアのジャンカルロ・デ・カルロなどがいる。

ブズ的な発想の人間だったものですから、伊藤滋さんが「君、槇さんところ行ったほうがいいね」と言って、槇さんを紹介してくれたのが僕の運命の大きな転換点ですね。



（図・４）横浜・金沢シーサイドタウン並木一丁目低層住宅地マスタープランで歩車共存道路を提案した。



（図・５）ミニアーバンデザインの試行－雑誌・都市住宅 1975 年 9 月号。東京都 23 区の高密住宅地の環境改善調査では路地の魅力を提言した。

後に槇さんに頼まれて、雑誌「都市住宅」の編集協力を、陣内秀信さんと六鹿正治さんと私と故北沢猛くんと四人で編集委員会を作っていろいろ企画をした時期があります。それを一年から二年くらいやりましたかね。それが縁で、宮脇壇さんとかいろんな方との接点が出来たのも今思えば大きな財産ともなりましたね。

槇事務所の最初の年に「STREETS FOR PEOPLE」（図・６）というOECDが一九七四年に作った本に接しているんです。これは当時の世界各国の歩行者空間化のプロジェクトを紹介している。翌年にそれを翻訳して岡並木さんたちがパルコ出版の本「楽しく歩ける街」（図・７）を出されています。私は一九七六年にここに紹介されていた都市の大半を三ヶ月かけて回って来ました。それが私の歩行者空間の原点です。

帰ってすぐ、横浜のイセザキ・モールが完成したのを機に地域科学研究会の「ショッピングモール」（図・８）の本を作ることになり、岡並木さん、高橋志保彦さんがコアになってそれに横浜市の若竹馨さん、竹中工務店の横田武美さん、その編集協力で私が全国を回る。呉とか旭川、札幌、酒田など。酒田はちょうど大火の後で、区画整理と再開発にあわせ歩行者空間、ショッピングモールを造るというある意味では理想的な都市計画を実践する。そこの現場も見てきています。私が編集協力者として国内のショッピングモールのリストを作りました。これは槇事務所に居たときです。

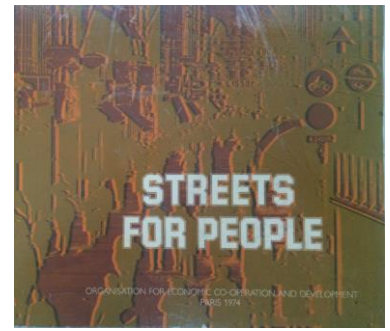
「FOR PEDESTRIANS ONLY, 1977」（図・９）、これはアメリカのショッピングモールの解説本で、全米のあの当時の一九八〇年代のショッピングモールのリストがあります。一九六〇年代から七〇年代にかけてショッピングモールが華々しくデビューしたのがアメリカです。

私の歩行者空間行脚の履歴を言いますと、前掲のように七六年に「STREETS FOR PEOPLE」をベースにヨーロッパを三ヶ月行脚しました。あの当時はインナーシティ問題の原因とされたのがアテネ憲章の近代都市計画、つまり働くところと住むところの分離、それをつなぐための交通という考え方が近代都市計画の主流だった訳ですが、それが基本的にインナーシティ問題につながる。それは、当時のチーム・テンのメンバーたちもはっきり主張しています。それが歩行者空間整備に

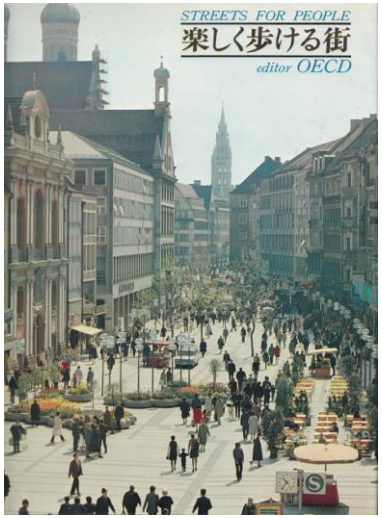
つながると私は解釈しています。

八十年に地域科学研究会主催の欧州ショッピングモール視察ツアーのコーディネーター役、八二年にアメリカショッピングモールツアーを高橋志保彦さんが団長で、僕は補佐役で、一緒に回っています。その二年後にアプルを作って独立、そこで土木学会の景観グループとの出会いで、「街路の景観設計」という本をまとめました。その縁で実は門司港につながっていく。新宿はまた別のルートですが。以降、地域科学研究会やＪＴＢの海外視察団の団長を頼まれて、結構視察旅行をしました。それと、ＵＤＣさんとは二回視察旅行させていただきました。視察コースは私が作りますから、以前行った町を再訪して経過を確かめる。大学の教員になって、さらに単独でそれを繰り返しているということです。

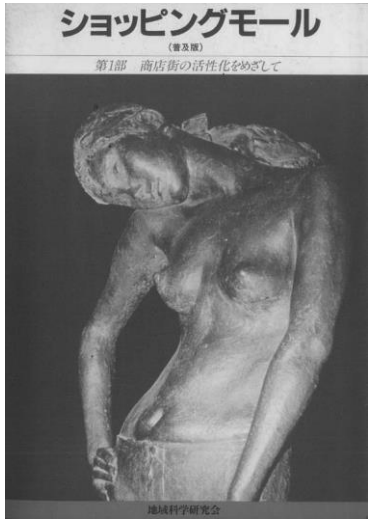
ですから私の原点は四十年前の出版「楽しく歩ける街」に在ると言っても良いかも知れない。



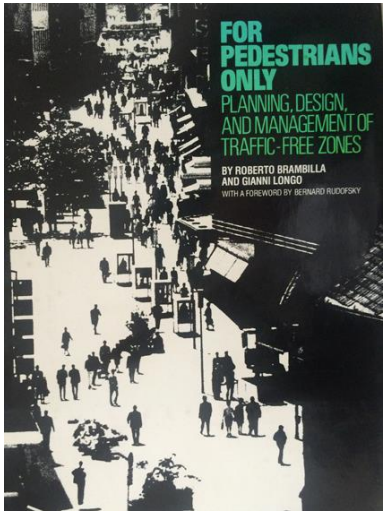
（図・６）「STREETS FOR PEOPLE」



（図・７）「楽しく歩ける街」



（図・８）「ショッピングモール」



（図・９）「FOR PEDESTRIANS ONLY, 1977」

■自分の住む入船西団地管理組合でやり遂げた、ボンエルフ道路。

モア街とほぼ並行して関わったのが、私の住んでいた浦安市の入船西団地で歩車共存道路を作ったこと、僕が管理組合に提案したことから始まっています。管理組合の理事会が「交通事故が多い、不法駐車が多いからこの道を完全に自動車止めよう、歩行者専用道路にしよう」という提案だったんです。私はそれに異を唱えた。「もう時代はそうじゃないんだ、歩車共存だ」と。だけどみな、聞く耳持たない。だけど理事長さんが「中野さんが言ってるの、説明してよ」ということで理事会で説明し、これを自分たちで交通実験することになるんです。

これが地元の新聞に出て、なんと警察から呼び出しをくらって、責任者出てこいと。それで私一人で行きましたね。若い三十代でしたが、そこでそれまで起きていた団地内道路での事故や子供たちの危険性を訴えるんですが、結果は県警の交通課長さんから「道路交通法の危険行為だから即刻止めろ」という要請。しかし所轄の警察署の課長さんが、「現状は危険な状態なんだ」「中野

さんたちがやろうとしていることは良いことだ。どうにか、可能な方法はないか?」という応援もあり、翌週再度協議となりました。そこで交通課長から提案されたのが「道路交通法の枠でやる限りは無理だ、道路交通法告示を解除しよう」ということで、手続きを教えてもらって、解除したんです。

その道路は公道ではなくて民地(団地内通路)だったんです。団地内通路だったから解除出来た。団地の入り口(民地の入り口)に門を作って、ここは私有地だから関係者以外は入らないでよ、というサインを設置する。ボンエルフマークを置いて、それで工事に着手しました。その時に工事会社に頼んで、交通標識、駐車禁止とかそういうのは全て撤去して、トラックで運んで警察署に返却しに行きました。消防署も協力してくれて、はしご車も走らせて、安全確認実験もしました。それから建築基準法第八十六条に違反しないかも確認しています。この実験には様々な方々の支援もあり、実験は十か月継続し、その後管理組合総会で恒久実施が承認され、実現し三十年近く経過しています。(図・10)





(図・10)浦安市入船西団地で実現したボンエルフ(歩車共存道路)。

■門司港レトロ。駅前広場はただの民地だったから何でも出来た。

北九州市の門司港でも歩行者のための空間づくりをメインにしようと提案しました(図・11)。その中の駅前広場ですが、JRさんの用地で、道路交通法が適用されていなかったんで、さまざまなイベントが可能な広場にしています(図・12)。

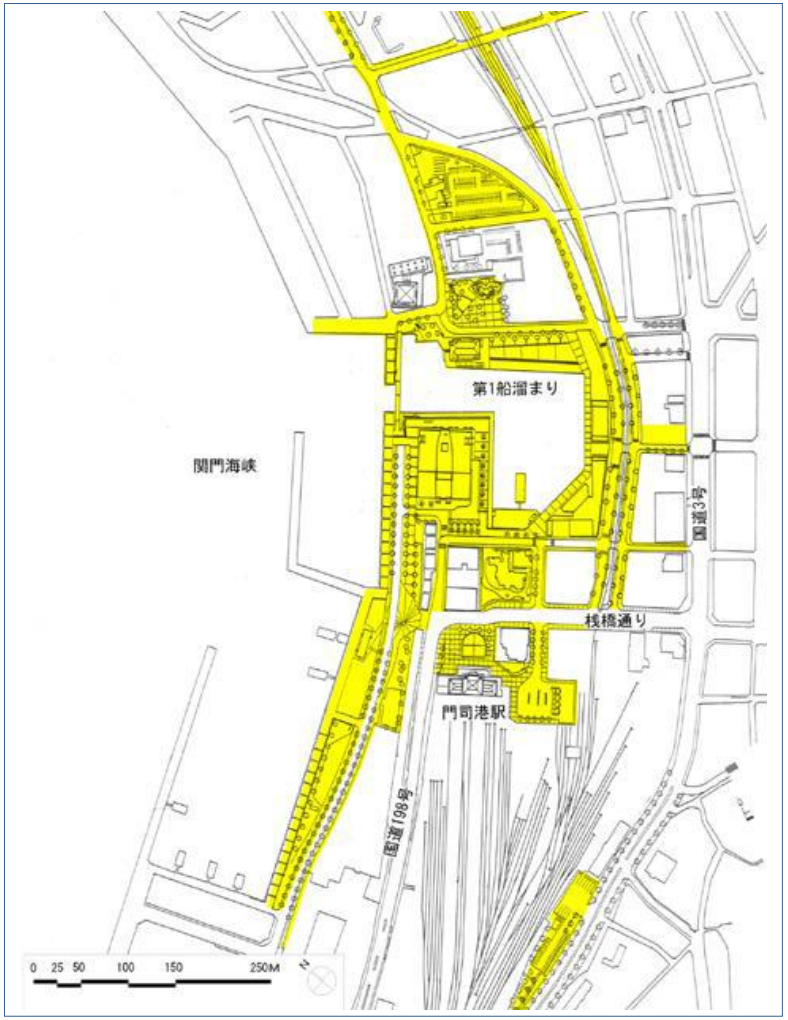
以前は車が入ってましたが、大正二年、道路交通法以前に出来た駅前広場で、道路区域も指定されていなかった。だから何をするにも道路管理者の許可も警察の許可も要らないんです。そこで正規の交通広場を新たに脇に作り、ここは歩行者広場にした。駅長さんの許可で何でも出来ます。営業行為も出来ます。ビアガーデンも出来ます。ということなんです。

■こうやれば、日本でもオープンカフェが出来る。門司港船溜まりの事例。

門司港の船溜まりに行くとオープンカフェをやってるように見えるでしょう(図・１３)。水際に人の気配を定着させたい、そのために何をやったかというと、ここは市港湾局管理の物揚場ですので、港湾環境整備の一環でベンチとテーブルを休憩施設として設置し、そこにパラソルは観光協会が毎朝立て、夕方外している。お客さんはお弁当持ってきたり、周囲のお店で買って来て座って食べ、休憩する。これだけです。カフェの営業じゃなくて、タダで座って良いよというスタイル、だいたいアメリカで主流で居場所づくり(プレイスメイキング)の手法として定着しているスタイルに近いですね。これを二五年前から実現しています。







上右（図・１１）門司港レトロ地区平面図。
上左（図・１２）JR 駅前広場は道路交通法の適用されない民地だから様々なイベントを開催できる。
下左（図・１３）市港湾局管理の物揚場にはタダで座って良いベンチとテーブルを設置してオープンカフェを実現している。

■こうやれば、日本でもオープンカフェが出来る。新潟駅前広場の事例。

新潟駅の駅前広場でも似たようなスタイルを実現しました。駅舎駅前広場のコンペがあり、建築家の堀越英嗣さんやランドスケープアーキテクトの佐々木葉二さんたちとのコラボで当選しました。そのプロジェクトですが、広場内でカフェとか営業行為出来るようにと提案し、実現しました（図・１４）。区画整理で駅前広場も付け替えし、そのときに中央の歩行者広場部分は市の用地にし、その脇の交通広場部分をＪＲの用地に換地しています。地方都市では駅前広場内に駐車場があり、駐車場収入が入る。その部分はＪＲ、真ん中の自由にイベントできる場所は市用地にしました。本来は都市計画広場で、道路交通法の適用を受けますが、新潟市広場条例を制定していただき警察権限を外しています。だから警察の許可なしに自由に使えます。

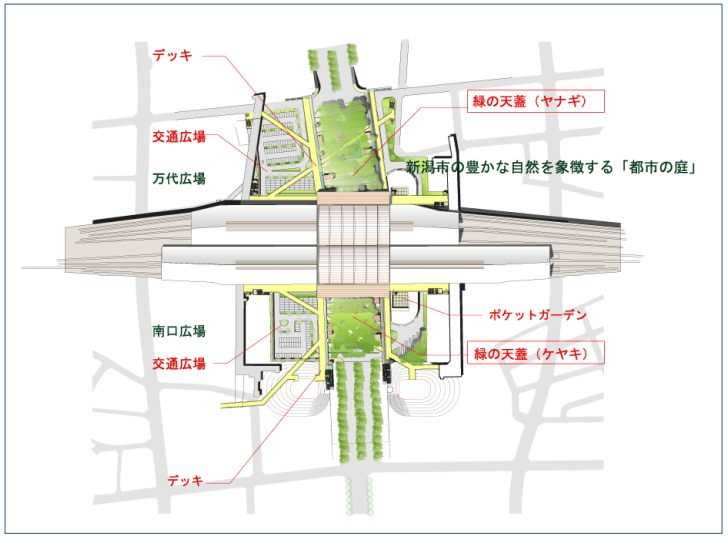
これはワークショップの過程で、市民の方々からオープンカフェや、イベントなどいろいろ意見が出たことを可能する仕組みを行政担当者の努力で実現しました。

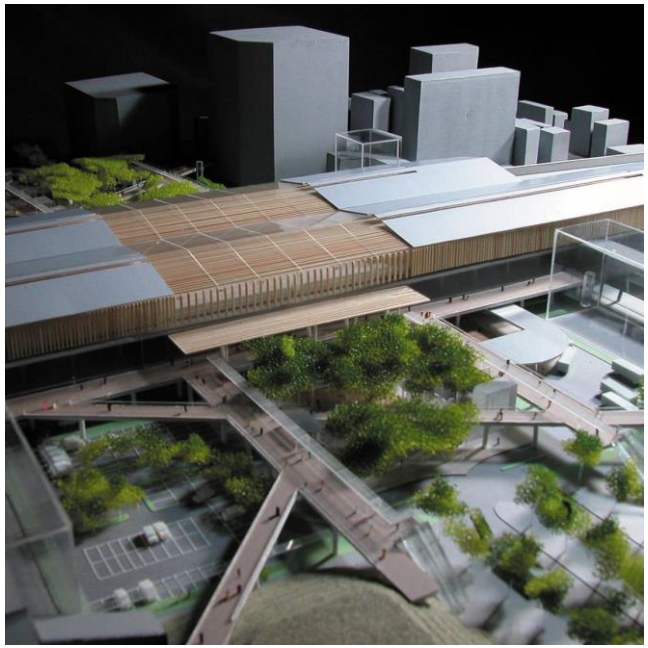
地方都市ですから常に人の気配が欲しいんで、何もイベントが無いときはケイタリングカーが来てくれています。日本初だと思いますが、自由に市民が使える広場の実現例です。





（図・１４）新潟駅前広場では市の条例によって道路交通法の適用を実質的に除外している。





■那覇市国際通りの歩行者空間整備、週末は歩行者専用に。

那覇国際通りの街路整備のプロジェクトの始まりは、照明デザインの面出薫さんからコンペの声がかかり、地元設計事務所も含めた三社ＪＶで応募、当選したことから始まりました。初年度は街路デザインの基本計画づくり、国際通りは自動車交通量も多いのはご存知かと思いますが、その過程で地元商店街の役員さん宅で話をしていると、その方のお母さんが気管支ぜんそくでここに住めなくなったという話がありました。それを聞いた直後に、「それじゃ車止めましょうよ」って通りの歩行者空間実験を提案したことが、トランジットモール実現のきっかけです。

コンペは地元商店街が主催し、地元主導で街路の表層の環境整備、それに県が電線の地中化工事などの基盤整備という役割分担でしたが、計画を検討する過程で事業費を試算してみたらぜんぜん金が足りない。そこで国交省の方に相談し、都市局のシンボルロード整備事業の支援を受けることになりました。そうすると今度は県事業になった。その結果、私たちは設計から外されてしまったんです（笑）。

それ以降は商店街の顧問みたいな形でお付き合いしたのと、地元のコンサルの下請けでお手伝いしました。最終的なデザインは地元の琉球大学の先生にお願いして、舗装デザインとかストリートファニチャーのデザインはお任せしました。

ここでは私はコーディネート役ですね。四年近くの間に何度も車を止め、公共交通のバスのみ走行するトランジットモールの社会実験を繰り返し、その検証結果を受けて、現在は週末のみの実現となっています（図・１５）。





（図・１５）那覇市国際通りシンボル道路。週末は車を止めて歩行者天国になる。

■日本の地方の中小都市の商店街は寂れている。原因は都市計画の失敗?。

日本の地方の中心市街地の実情を報告します。私の郷里は山口県の宇部市で、元祖シャッター通りの街として知られています。一九七〇年まで、私の高校時代まではここの商店街は実に元気だった。それが二十年の間に空洞化し、本当にシャッター通りになった。ある有名な中心市街地問題に詳しい方があそこに行かれて、「こんなひどい町は見たことがない」と言いわれたくらいの寂れ方です。あんな元気な町がなぜこんな状態になったんだ、というのを訴えかけたい。やはり原因は戦後の都市計画の失敗じゃないのって言いたくなるんです。

■日本の中心市街地は衰退した。でもしたたかに生き延びているショッピングモールは在る。

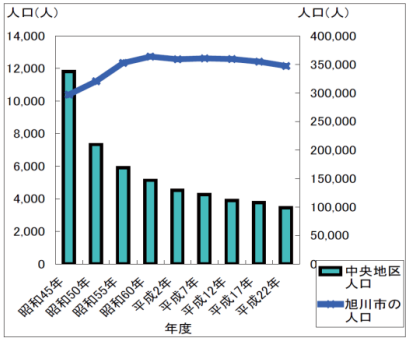
学生時代に体験した旭川の平和通り買物公園です。上田篤さんの提案で一九六〇年代に買物公園の交通実験を経て実現しました。鳴海先生が関わられたというのは後で知りました。それが今は全面改造されてます(図・１６)。しかし、かっての賑わいは明らかに失われています。研究室の学生にたまたま旭川出身者がいましたので、買物公園の経緯を研究させたんですが、中心市街の居住人口は昭和四十五年の概ね三分の一になっています(図・１７)。

私は、日本の地方都市の中心商店街が衰退したのは中心部から人が居なくなったことが大きな要因と思ってます。アメリカとかヨーロッパを調べてみますと、インナーシティ問題で大騒ぎしたのは、だいたい中心市街地の住民が半分近くになった時だって言われています。ヨーロッパは半分から盛り返して、ようやく昔の水準になったし、今それ以上に住宅を町の中に作ったりしています。ですから完全な職住近接社会になっています。

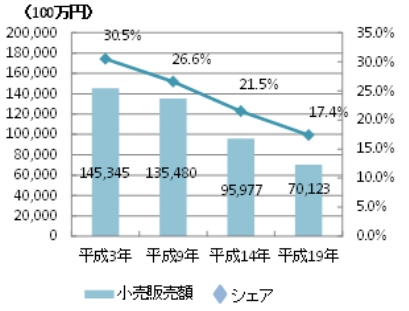
日本は半分になったときに大騒ぎしたはずなのが、根本的なところは全く方針転換がされていない。完全に買物客つまり歩行者交通量も減っています。旭川の資料を見る限りは居住人口と商店街の売上はリンクしているのが良く分ります(図・１８)。



（図・１６）リニューアルされた旭川買物公園。



（図・１７）旭川市中心市街地の居住人口は今、昭和４５年の概ね３分の１になっている。



（図・１８）旭川平和通商店街の小売販売額・シェアは居住人口にリンクしていることが分る。

昭和の後期から平成にかけて中心市街地活性化の議論があって、再開発をして駐車場を積極的に作ろうという話が各地で展開されていきました。私の田舎もそうです。そういう商店街近代化プランを進めてきた時代です。しかし、それはヨーロッパでは否定されてた方式だった。実際旭川も、駅前は栄えていますが駅から遠くに行くとシャッターのお店も結構目につきますし、空き地が増え、そこは青空駐車場となっていました。また大火復興の理想の都市計画モデルとして作った酒田も厳しい状況ですね。

計画的にショッピングモールを作ったところでも必ずしもうまく行ってない訳です、一方で、自然発生的な地元が頑張っているところもありますね。したたかに歩行者空間が生き延びていると言えますね。

日本で本格的なショッピングモールは一九七〇年代に始まっています(図・１９)。東京銀座のホコ天が一九六八年です(図・２０)。七〇年頃っていうのはまさに世界的な流れで歩行者空間が注目され始めた時代ですね。

そんな中で私も新宿の他に幾つかの商店街に関わり、川崎大師参道仲見世も車が入らないように規制されています。(図・２１)。柴又帝釈天参道も同様です(図・２２)。

東京の吉祥寺駅前界隈も正にそうでしょう。このサンロードは昔バス通りだったんです。吉祥寺は日本での面的な歩行者空間のモデルと言えるのではないでしょうか(図・２３)。

下北沢もそうですね(図・２４)。しかしここは現在、小田急線の地下化に関連して都市計画道路と駅前広場の整備が進められていますので、街が大きく変わる可能性も無い訳ではない



（図・２０）銀座の歩行者天国（１９６８～）



（図１９）イセザキモール（１９７８）



（図・２２）柴又帝釈天参道



（図・２１）川崎大師参道仲見世



（図・２４）下北沢



（図・２３）吉祥寺

■アメリカの中心市街地、歩行者モールは全滅状態。

実は一九六四年に名作とうたわれたフレズノのフルトンモール（図・２５）が廃止されるという話が進行中で、今年中に車の進入を復活させた一般道路になるはずです。その現地を見てきました。当時は鳴り物入りでスタートしたものです。それが一昨年行ったとき沿道商店の廃屋状態になった姿を見てきました。人通りが無くなって、浮浪者が溜まる。まさにシャッター通りです。

またニューロンドンのキャプテンズウォーク（図・２６、これも廃止されていました。全く普通の道になりました。かっては素晴らしい公園的な緑豊かなモールだったんですが、これも消滅してしまった。詰まるころ、こういう素晴らしい道を作っても人は来なかった、いや最初は来たが、段々来なくなった。だから道空間だけでは駄目、ということを理解しないといけない。結局中心市街地は郊外の住宅地、ショッピングセンターに負けたんだと思います。

トランジットモール[1]に関してもミネアポリスの一九六七年に完成したローレンス・ハルプリン設計の名作と言われたニコレットモール（図・２７）も現在大改造の工事が進行中です。これは改造コンペを経てニューヨークのハイラインの設計者のジェイムズ・コーナー・フィールズの設計案が採用され、トランジットモールの形式は継続するとのこと、一安心です。

しかし一九七〇年代に実現したフィラデルフィアのチェスナット通り（図・２８）、そしてシカゴのステイトストリートモール（図・２９）のトランジットモールも廃止されて普通の道になりました。一方でデンバー（図・３０）は実に元気です。後発の部類に入る一九八二年に作られた一六番街トランジットモールですが、二〇〇二年に延伸され、ここは無料バスが走り、ゆったりと広い分離帯が設けられ、道路には全く段差がありません。バスしか走っていませんから自由に道路を渡って行き来出来ます。この町は夜でも人が居るんですよ。

その違いの要因は何か、というのが根本的な都市計画に関わるところなんですね。



（図・２５）廃止されることとなったフレズノのフルトンモール。



（図・２６）廃止されたニューロンドンのキャプテンズウォーク。

[1] トランジットモール：中心市街地のメインストリートを、バスや路面電車など公共交通（トランジット）だけを通行させ、一般車の通行を規制して歩行者優先の空間（モール）として整備した道路。歩車道の区分のあるトランジットモールもあるが、ヨーロッパでは歩車道の区分の全く無いものが多い。

■ヨーロッパの中心市街地は、歩行者優先でオープンカフェが全盛。

ヨーロッパの歩行者空間の話に転じてみましょう。パリやウィーン、その他どこの街に行ってもオープンカフェが成立しています（図・３１）。

実際カフェを支えるのは地元の人たちです。私は海外都市に行くたびに、オープンカフェの客層はどんなのかなと観察して来ましたが、ベースになっているのはやっぱり地元の方々ですよ。プラスアルファが観光客ですね。

ヨーロッパの街は歩行者ゾーンと言ってどこも面的な広がりになっています。人口が数千人の町でも数十万人の大都市でも歩行者空間は必ずあります。日本と何が違うかというと一九七〇年代から近代都市計画のアテネ憲章に依拠した都市計画を否定して、新アテネ憲章の方向に切り替えているんです。一九九八年に新アテネ憲章は採択されますが、基本的な骨格は一九七〇年代の見直しからですね。

コペンハーゲンではかつて車に占拠されていた広場が、露店やカフェ空間となっています。港町のニューハウン（図・３２）。昔、車の道だったんですが、歩行者空間化され、大成功しています。下が店舗で上層階は住居です。今人気のウォーターフロント住宅です。かっては港から船が無くなってたんですが、今は多くの船が係留されてます。コペンハーゲンは歩行者空間の街が続いています。市庁舎前広場も全て歩行者のオープンスペースです（図・３３、３４、３５）。



（図・２８）廃止されたフィラデルフィアのチェスナット通り。



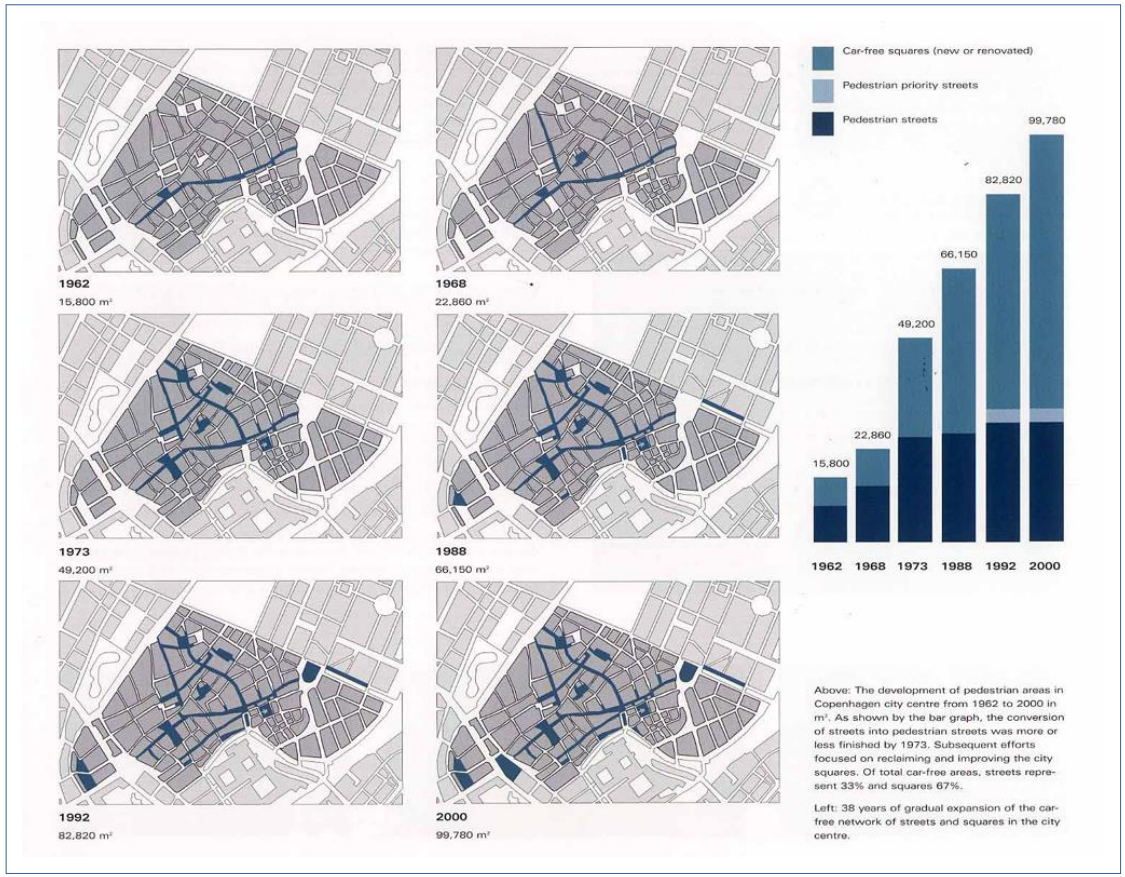
（図・２７）名作と言われたニコレットモール。現在改装中。



（図・３０）デンバー・１６番街トランジットモール１は好調。



（図・２９）廃止されたシカゴのステイトストリートモール。



（図・３５）コペンハーゲン中心市街の歩行者区域の拡大経緯



（図・３１）パリ、シャンゼリゼ通りのオープンカフェ。





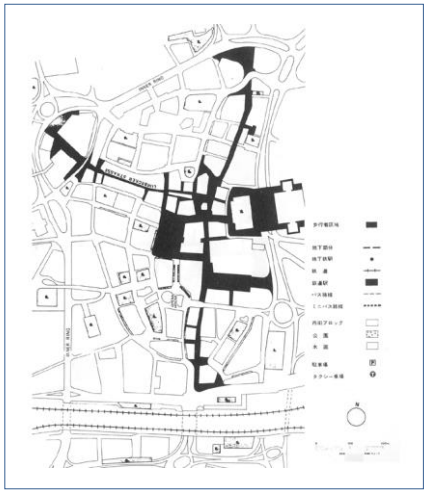


コペンハーゲンのオープンカフェ風景。
上右（図・３２）ニューハウン。
上左（図・３３）市庁舎広場。
下左（図・３４）ストロイエ。

そして、エッセン、ケルン、ブレーメン。エッセンのリンベッカー通りが一九三八年にヨーロッパで初めて実現した歩行者空間と言われています。ヨーロッパでは一九三〇年代ですが、日本もほぼ同じ年代かその前に、横浜の伊勢佐木町や門司港の栄町商店街で、車馬を進入禁止にしたという記録が残っています。

実際、エッセンの歩行者空間も面的に広がってきています(図・３６)。エッセンの一九七八年と今の写真を比べると、今はほんとに元気な町になっています。





（図・３６）エッセン、リンベッカー通りと１９７０年代の歩行者区域。

ケルンのホーエ通り(図・３７)も同様です。これらの歩行者空間は実際どう運用しているかっていうとすべて時間規制なんです。ヨーロッパはみんなそうです。ヨーロッパで完全な歩行者専用道路になっているのは、一九五〇年代に出来た再開発の市街地ラインバーン[1]だけです（図・３８)。それは完全な二四時間車を入れない街です。その代わり裏にサービスエリアを作っています。ヨーロッパの歩行者専用ゾーンは基本的に時間規制です。

ケルンの街なかの集合住宅の様子を見ますと、外側は商店街ですが、内側は住宅街で落ちついた感じの庭があります(図・３９)。ミュンヘン行っても歩行者の街で、カフェが家族連れとか観光客とかで賑わってるのが当たり前の風景ですね。

シュツットガルトが二〇〇〇年に行った時と二〇一五年に行った時とで、雰囲気が大きく変わってました。何が違うかというとオープンカフェです。カフェの数が確実に増えてます(図・４０)。調べてみると、沿道のお店が明らかに物販から飲食に変わってるんです。特に大型店舗がワンスパンだけ用途を変えて飲食店にして、小さな店を入れてます。大きな店じゃなくて、小さな店。これ実はヤンゲールの理論にもつながりますね。小さいものが、いろんな多様なものがあったほうが良いっていう理論に基づいているんじゃないかという、そこは推測しました。

シュツットガルトに行くと中心市街地はほぼ面的な広がりの歩行者空間です。そして全て車が入る時間規制の道でだいたい十一時まで車が入ります。でないと住んでる人たちは生活出来ないし店も営業出来ないでしょ。許可車両はＩＣチップをかざすと入れます。身障者の車とかどうしても入れなきゃいけないという車は特定車両として認められています。

---

[1] オランダ、ロッテルダムの中心地にある第二次大戦の復興計画で一九五三年に実現した商住複合再開発地区、計画から設計を前掲のＪ・バーケマが主導している。



（図・38）ロッテルダム　ラインバーン



（図・37）ケルン　ホーエ通り。



（図・40）シュツットゥガルトのオープンカフェ。



（図・39）ケルンの街なかの集合住宅。

フランスのアルビという町（図・４１）。かつては車社会だったけれど、今はこうですよと自慢していました。中心市街地にいつでも子供達が居る。子供達がいっぱい居るんです。日本の地方都市やアメリカはほとんどの町が郊外居住、だからと言ってよいでしょうか、街なかには子供たちの姿を見かけません。ロッテルダムのラインバーンもほんとに生き生きしていますし、子供達が遊んでいますね。ポルトガルのファロ（図・４２）っていう町も車を止めて道いっぱいにカフェやレストランが並んでる。「すげえなあ」って思ってたら、イギリスもそうなんですよ。ブライトン（図・４３）の中心市街地、観光地じゃないんですよブライトンって、それが歩行者天国やってるんですよ。



（図・41）フランス　アルビ



（図・42）ポルトガル　ファロ



（図・43）イギリス　ブライトン

■ヨーロッパは自分たちの生活を守るために、自動車を規制している。

ここで言いたいのは、独善的見解と言ってますが、欧州都市の歩行者空間は職住近接社会の復活だと僕は見てるんです。都市計画を用途分離から複合に戻したんです。

もう一つは女性の社会進出、これが大きいんですね。これはデンマークのコペンハーゲン市で聞いたことですが、冬の長い北欧ではかつては屋外飲食の習慣は無かったそうです。元来は地中海沿いの文化だったそうです。それが歩行者空間の拡大とともにオープンカフェが定着した。加えてその話ですね。専業主婦じゃなくて共稼ぎ、そのため都心居住が多い。その人たちがオープンカフェを日常使うんです。一九七〇年代に歩行者空間化が始まった頃は、女性の社会進出率は二〇何パーセントとか三〇パーセントという説があるんです。今は八七パーセント近くから九〇パーセント近くです。共稼ぎ世帯は街なか居住を好むということ、子育てもそこでする。そうすると自分たちの生活環境を守るために歩行者空間化を選択する。老人、成人そして子供たちのための環境ということは、結果的に自動車をバツにして歩行者空間化するということになる。だから商店街の活性化だけじゃないんです。ヨーロッパは自らの生活環境を作り出すために、車を否定しているということです。単純に否定しているのではなく、時間規制ですから、そのルールを育てて来ただけです。

■無料の可動椅子で空間を作る。歩行者空間活性化、アメリカの手法。

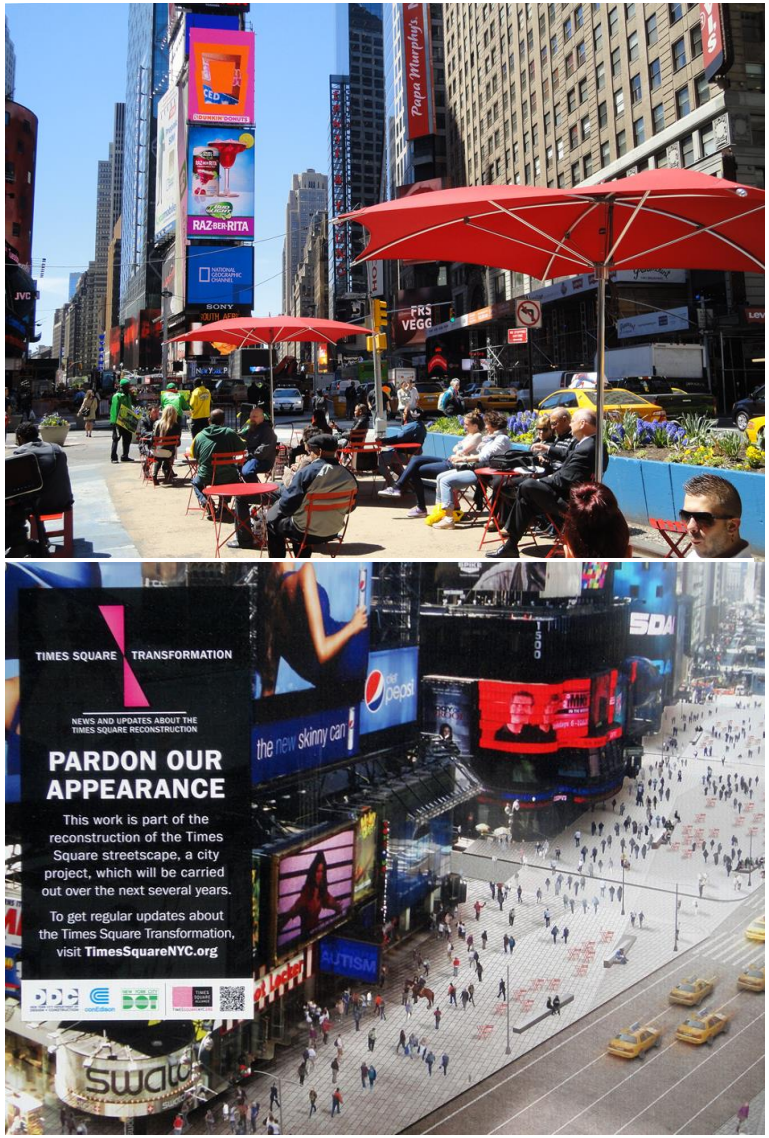
現在のアメリカの話ですけど、ニューヨーク、ブロードウェイのタイムズスクエアで何年か前に歩行者天国の社会実験をやりました(図・44)。そこでは椅子を市民が自由に動かして、自分の居場所をつくる。今工事中ですが今年完成する予定です。二年前工事に着手したとき、看板に「二〇一六年五月一五日に完成」と書いてあったんですが、今年になったら工事が伸びてクリスマスイブに完成するということで、私は八月に行くんですけど完成した姿を見るのは無理そうです。デザインはスノヘッドというノルウェイの建築家で、何やってるかっていうと舗装パターン変えただけです。それにストリートファニチャーの椅子、これだけです。その他は可動椅子が自由に使える。それが今アメリカのブライアント・パークで定着したスタイル。ウィリアム・ホワイトの理論に基づいて可動椅子で空間を作るというプレイスメイキングの手法、それが今、ニューヨークで流行っています。

■地方都市の中心市街地復活は多難。アメリカ型のオープンカフェには可能性が・・・

アメリカは二極化しています。都心居住はボストン、デンバー、サンフランシスコ、ポートランド。それにニューヨークも居住都市です。その他の都市は衰退、廃止、失敗ではないかと僕は思ってます。

日本はかつて職住近接だった。ただ東京は依然として居住都市だと思います。新宿、銀座に僕は付き合っていますけど、新宿の大店はみんな四谷第五小学校の同窓なんですよね。実は銀座も初代がみんな泰明小学校の同窓なんです。今二代目はみんな、世田谷、杉並、大田区だそうです。わかりますでしょう、東京はこれだけ変わったんです。だけどやっぱり東京は居住都市だと思います。地方都市はほぼ職住分離型になって、車社会になっていますよって僕は言いたいです。東京は下北沢、吉祥寺、戸越銀座、十条銀座とか砂町銀座とか、なんとか銀座っていうのは、したたかに車止めてます。柴又もそうです。今も歩行者空間はしたたかに生き伸びているんです。

オープンカフェが定着するかどうかは新宿ですら経営的に厳しいから日本中どこでやっても厳しいと思いますね。だけどアメリカ型は無料で座れるんです。無料で座らせれば、イベントで座らせるとか、そして観光協会なりそういうのがうまく演出して人の気配を演出すれば、僕は成功すると思います。



（図・４４）ニューヨーク、ブロードウエイ。プレイスメーキングの社会実験中 2014 年（上）。歩行者空間工事は２０１６年中に完成予定（下）。

【質疑応答】

■人が住まなくなると通りは廃れる。

〈井口〉アメリカの中心市街地がそれだけ駄目になっているとは僕知らなかったなあ。

〈中野〉私の娘がカンザスにいたんで、地方の小さい町もまわりましたが、ほんと車社会で、車が無いと生活できない、通勤は車で片道一〇〇km走るのも平気で、買物はシッピングセンターで、街の中心部が必要ない生活のところも少なくありません。でもまだ日本よりマシかもしれない。シャッター通りっていうような悲惨な状態は・・まあ場所によりけりですけどね。フレズノはショックでしたね。

〈井口〉元々シカゴの中心地なんか八〇年代、九〇年代に廃墟みたいになってたじゃないですか。今でもたぶんそんなに変わってないのかもしれないけど。

〈中野〉いや、シカゴはすごく元気になっています。建設当時（一九六九年）世界第二位の高さだったジョン・ハンコック・センターってオフィスだけじゃなくて住宅が入ってるんですよね。意外としたたかにシカゴはまだ居住が残っていますね。街区によってはそっくり駐車場になったりもしていますから、場所によっては空き地だらけです。高層化して一体化した分だけ空き地が増える。それは当然じゃないですかね。

〈井口〉シカゴは街そのものが魅力的ではあったんですよね、いくら廃墟になっても。

〈中野〉古い建物を積極的に保存し、今シカゴ川沿いが大きく変わっていまして、集合住宅もメッ

キリ増えました。川沿いが積極的に整備されてます。マリナシティの周りは住宅が結構増えて健全な町になっています。

ニコレットモールで有名なミネアポリスへは何度か行ってますが、行く度になんかね、寂れてんなあという印象を持っていたんですよ。調べてみたら国際コンペやって今大改造してるんですよ。ジェームス・コナーというニューヨークのハイラインを設計したチームが一等とって、今改造しているんです。うまく行くのかなあ?って思ってます。新しくなったら最初は当然人は来ますが、どうかなあ、微妙だなあっていう印象を持っています。

住宅は増えていますけど、やっぱりゾーニングでっていうか、用途で分離している。だから町の中、ダウンタウンは完全にオフィス街になっていますよね。

■トランジットモールの歩行者空間には、中間的な装置が必要。

〈井口〉トランジットモールの魅力がなかった、駄目だったということもあるのかなあ。ニコレットモールも、カフェテラスは出ていなかったですかね。

〈中野〉在りますが、あまり流行っていないという印象でしたね。

〈井口〉僕らが商店街の仕事をするとき片側商店街は駄目なんだ、賑わいが保てないというのが常識でした。伊勢佐木モールがぎりぎりで、十四メートルの幅、かろうじて両側商店街が保てる限度だと言ってたんですけど。

〈中野〉ニコレットモールだと完全に片側商店街ですよね。幅員が八十フィート約二四メートルでしたっけ。フレズノやデンバーとも同じですね。

〈井口〉広い道路だとよっぽど商店街が魅力的で片側でやって行けるとこじゃないと、トランジットモールにしても商店街はうまく行かいかないんじゃないかと思うんですけど。

〈中野〉いや、デンバーはすごく賑わっていますよね。だからうまく行くかどうかってのは空間のスケールだけじゃなくて、そこに椅子とかベンチなどの中間的な装置をどう入れるかが大事で、入れてうまく行ってるのがデンバーだと私は見ているんです。

〈井口〉トランジットモールじゃないけど、広い歩道で片側商店街で賑わってるのはヨーロッパで言えばシャンゼリゼですよね。あれはなんで保っているかというとカフェテラスじゃないですか。

〈中野〉だと思います。

〈井口〉広幅員のトランジットモールだとカフェテラスがないと人の賑わいという点では保たないんじゃないかと思うんだけど。

〈中野〉トランジットモールってのは、ヨーロッパでは一般的なパターンで、スイスのチューリッヒもそうですし、路面電車を走らせてますよね。都市の格によっては広くても成立するところはありますね。

東京の銀座通りだって、あれは車を止めたら止めたなりにうまく行くと思うんです、中間的な装置をうまく入れれば。しかしあの週末のホコ天は寂しくてしゃあないなあって思ってました。あんな仮の状態で、アスファルトの、「ようあれでホコ天だって自慢しているね」って。まあここは国道だからねえっとみんな諦めていますが。

■中心市街地の活性化を総合的に考えた都市計画、交通計画が、なぜ日本では作れないのか?

〈井口〉ヨーロッパのトランジットモールや面的な歩行者ゾーンの整備というのは都市全体の交通

計画抜きには成立しないですよね。

ところが我々がこの四十年間やってきた歩行者空間整備というのは、まともに交通計画をやってない。自分の経験を反省しながら言ってるんですけど、都市全体の体系的な交通計画をやってない。だから商店街の駐車場をどうするとか、進入禁止に出来るかどうか、一車線くらいは車道を削って歩道を拡げれるかどうか、警察がああ言うこう言うといった、限られた場所や通りの話で終わっている。

都市全体として、中心市街地全体として、どのように公共交通を入れて、どこにどう公共駐車場を配置して、歩行者空間をどう作るというような交通体系の計画をヨーロッパではやってるわけですよね。やってるから面的な歩行者ゾーンが出来てるわけですよ。

日本でなぜそれをやらなかったのか。やるとしたら日本の役所にしろあるいは国もそうなんですけども、交通計画をやるのはどの部署がやるのか、それが分らなかったし、今も分らない。自治体には交通計画の部署が無い。一体どこで、誰が、日本だったらやるべきなんですかね。

〈中野〉ヨーロッパもアメリカもそうなんですが、アーバンデザインの通説概念は何かっていうと、全て統合しているってことなんですよ。だから空間のデザインであろうが、商店街の活性化策であろうが、交通であろうが、誰かが統合した形でコントロールしている。またはチームでやってるんです。僕は本来のアーバンデザインはそうあるべきだと思ってます。

ところが日本の中心市街地の対策というのは、今は中心市街地活性化法を作って統合しようという流れになっていますが、七十年代、八十年代当時、商店街の活性化は経済産業省（当時の通産省）の商店街の活性化策なんですよ。商店街の駐車場については共同出資事業でみましょうとか、都市計画は都市計画で見ましょうという形でやってるんだけど、テンでバラバラなんですね。

もう一つは、ヨーロッパやアメリカで成功した町は居住機能というものを取り戻そうということで、アーバンデザインからアプローチして都市計画の見直しをしていると私は認識しているんですよ。ところが日本の場合は、都市計画は都市計画で用途分離、むしろ郊外開発を積極的に進めていくわけです。区画整理も含めて、官民一体で郊外開発を進めた。

町の中は商店街対策だけしかやっていないんですよ。そのテンでバラバラの政策が田舎の都市を駄目にしたんじゃないかな。ただ一部の都市は、まだ頑張っている。古い城下町だったところとかそういうのは、まだまだ生活空間が町の中に残っていて、それなりに維持されているとみている、いくつかの町はね。だけどほとんどの町はバラバラですよ。特に僕の田舎なんて最悪なんです。

〈井口〉日本の都市計画がまともじゃないということは全く同感ですが、それをちょっと置いといて、ぎゅっと交通計画に絞って、それも中心市街地の交通計画に絞って訊ねますが、それをまともにやろうよとした自治体は無いんですかね。たとえば横浜市もやってないんじゃないかと僕は思うんですよ。高橋志保彦さんと話しても、やってないという話なんですよ。僕もその渦中に居たんだから人の所為にばかりは出来ないんだけど、今から考えると信じられないくらい間の抜けた話じゃないですか。

■交通政策が無い所に交通計画は在り得ない。さらに行政と警察が別々で、マッチングしていない。

〈中野〉僕は交通計画というより交通政策だと言ってるんですよ。要は車を入れるのか入れないのか、ということも含めて、入れないためにはどういうことをすれば良いのかということをね。

みんな車を使うのを止そうよとすれば自動車交通量は減るわけですよ。用途分離して住み分けしようとすれば増えるんですよ。交通量があるから外周道路を作らないと車を止められませんよという論理で、みんな失敗してきている。ところがヨーロッパの町を見ると、たとえばベルギーのブルージュっていう町なんかは、環状道路無しで車を止めている。ハメートルぐらいの狭い道を一方通行にして、それである程度交通をさばくというネットワークを作ったりしている。既存の道路網の中でどこを走らせるかということまで町全体の交通体系として考えるから、車を止められている。僕はそれを見ると交通計画というのはむしろ政策だと思っています。

〈井口〉となると、まともな都市計画もない、政策もないんだから交通計画なんかあるはずもないじゃないか。こう言っていい？

〈中野〉そう言っていいです。もう一つコメントしておきたいんですけど、僕はヨーロッパ視察団の団長で行って感じるのは、警察の権限。日本だと警察と行政、別々でしょ？　そこのマッチングがうまく行っていないんですよ。なぜかと言うと、あちらは交通規制は市の権限なんです。だから行政で出来るんです。

〈井口〉そうです、交通規制のトップは市長ですからね。

〈中野〉そうです、市長が出来るんです。日本では出来ないですよ。

〈井口〉はい、出来ないです。

〈中野〉全部警察庁が実質的な規制の権限を握ってる。だから道路交通法を外さないと出来ないわけです。それを言いたいですね。

〈井口〉はい。では日本では都市計画としての交通体系を作るのは無理なんですかね。どうでしょう、山名さん、僕もまったくそう思うんですよ（笑）。国としてもそうなのかな。

■交通計画が無く、道路計画があるだけ。声を上げる市民も街なかから居なくなっている。

〈山名〉日本の場合そういう訓練をぜんぜんされてないですよね。小さい都市行くと交通計画という言葉があっても実体は何もない。要するに道路計画はある、だけど交通計画は無い。

道路をどんなふうにどう使おうかということにはぜんぜん関心が無くって、道路作って自動車を走らせることだけに関心がある。日本では歩行者なんかほとんど考えてないよね。自動車をどう流すかばっかし考えて、今でもそうですよね。交通計画というと道路計画のことって考えますからね。

〈井口〉変わる可能性はあるんですかね、芽生えみたいなもの。やっぱやらなくちゃいけないなあ、みたいなものは何か見えますか。

〈山名〉この間も言ったけど、やっぱりそこは市民の方がなんとかしてくれという話が上がってくればですけど、そういう声が上がってくるのが少ないですよ。

〈中野〉上がる兆しもないと思いますね。

〈山名〉住んでる人が居なくなりますから、声を上げる人が居なくなりつつありますからね。だから相当難しくないですか。

■交通計画を策定する部署は無いし、縦割り社会でそれをつくるのは無理。

〈中野〉そういう中で、那覇はおもしろかった。地元の商店街の人たちがみんな職住近接なんですよ。生活環境を守ろうということで車止めようと言いだしたんですね。あの時やっぱり警察は、

代替道路になる都市計画道路が出来ていないからダメ、道路を作らないと認めないということなんですよ。それを社会実験という形で車止めたら渋滞が全く無かった。なぜかっていうと、車止めるからその日はみんな車を使わなかったらしいんですよ。週末になると車使わないでバスを使うというふうに切り替えるんです。それで成り立っている。それは端的な例だと思います。だからやろうと思えば出来る。と、僕は言って社会実験を仕掛けたりいろいろやってきたんです。

〈井口〉いい話ですね。けど、そのやり方で一本の道であれば出来ますよ。でも・・・

〈中野〉そうですね。面はちょっとね。ただ、一本からだんだん広げていくのが、常道じゃないですか。ストロイエもそうだった、一本の道から広げていって面になった。

〈山名〉那覇はそもそも道路が無いですね。五八号があって、三三〇号っていうのがあって、それで中に一本県道、国際通りがあって、まあ、横にありますが、ほとんど使われない。

〈中野〉三三〇号渋滞してませんよね。

〈山名〉五八号はいっぱい、いっぱいですよね。

〈中野〉そうですね。

〈山名〉それで、モノレールが入ったんですけどね、なんとかしたいって。

その時に、モノレールも国際通りの地下に入れようという話があったんですが、止めたんですよ。その時に下に入れないんだったら国際通りどうするかっていうことをやった方が良いんじゃないかって県の人にはよく言ってたんですよ。今でも大変ですよ、バスの台数がすごく多いんですから。

〈中野〉バスがほとんど空で、四社入っているがみんな空なんです。排気ガスを撒き散らしているだけの通りになっていて、実にガス臭いんですよ。

〈山名〉バスには市は手が出ませんから、やっぱり運輸局になる。なかなか難しい。

〈中野〉そういう意味で交通を統合する部署はないんですよ。

〈井口〉運輸、通産、国交省、警察、それぞれが・・・。

〈山名〉市役所はそういう部署をきちっと作るのは無理なんです。規模が大きいところはいいですよ、政令都市、百万人都市はいいですけども、小さい都市となると、たとえば交通の専門家って実際はあり得ないんです。そこはやっぱり首長さんがプロジェクトをしっかりと仕切っていくつもりじゃないと動かない。だから、首長さんがその辺のことを知らないとなかなか出来ない。門司港なんかはそういう面ではうまく行ったんですね。那覇では市長さんが自ら自分で全部絵を描いてやった。それでそこに関係部署の人がみんな入ってくる。そのぐらいの仕組みにしないとなかなか出来ない。自分もその中に居てて言うのもおかしいですが、今まで縦割り社会だったですから、道路は建設省がいて、県がいて、市町村の道路担当。だから道路のこと以外は考えなくていいんです。運輸行政は運輸局がやっているし、警察は警察、バラバラだと。だからそう面では今まで横に頭を使うことをしなかったんですけど、急に頭を使えって言われて非常に困っているのが今だというような気がします。ここは、そこまで踏み込んでやらないとなかなか難しいかなという気がしますけど。

■部分から始めて何時の間にか面的に広がってる、そんな場当たり的な進め方が日本には合ってるのではないか。

〈井口〉そうすると日本では、一気に面的な歩行者空間を目指すことは無理で、中野さん言われる

ようにどこか出来そうな歩行者道路からまず実現する。まずこれをやって、それを関連するところにじわじわと広げていく。で、いつのまにか結構面的になっちゃったねみたいな、そういうやり方かな。その可能性はあるね、ということですかね？

〈中野〉商店街なんか、下北沢なんかもそうじゃないですか。バラバラだけど商店街が自然発生的に時間規制で車を止めて、結果的にある時間帯は面的な規制がかかっている。日本型のいい加減の中でやっていくというか、全体のポリシーを持たずに。私は日本型アーバンデザインはそういう形で良いのかなって思っているんです。

町の中心部の車をなるべく排除して暮らしやすい歩きやすい街を作るっていう大きな目標さえ掲げておけば、場当たり的と言われようが、当初は部分的な規制でもだんだんそれを滲み出させて広げていけば、ひょっとしたら面的に広がった歩行者の街が出来る。そういうタイプが日本に向いているのかなあと私は思っているんですけどね。

■歩行者専用道路の規制は、ある程度緩やかに運用しないとうまく成り立たない。

〈井口〉歩行者専用の空間を面的に作りましょうというときに、さっきの話にも出ていましたけど、ヨーロッパの歩行者専用道路っていうのは、めちゃくちゃいい加減で、まず時間規制であること、だから時間外はどんどん車が入れる。それから場所によっては、荷さばきの車はいつでも入れるようだし、住んでる人や会社などの許可車はもちろん入れる。タクシーはもちろん入れる。そんなので歩行者専用って言ってるんですね。標識は確かに歩行者ゾーン（Zona Pedonale）と出てるから自動車は通れないんだけど標識の下に「ただしこれこれを除く」、これがあるんですよね。そこ見てないと、全く車入れないし使えないと思ってしまう。でも実は結構入って行ける。融通無碍にやっている。そういう緩さがある中で歩行者空間、あるいは歩行者専用道路というのを運用していけば、僕は日本でも結構可能性があると思うんだけど、日本では歩行者専用と言ったとたんに、警察はかちんとくるわ、営業車もなかなか入れないんじゃないかとか、非常に窮屈に考えちゃう。その辺が一つのガンになってるんじゃないかと考えるんですけど、どうですか？

〈中野〉それはまったく同感です。海外のほうからすると日本の道路は狭いけど、イタリアなんて道路の狭い典型的な街ですから、ある程度いい加減にしとかないとうまく成り立たない気がしますね、そこが開拓都市のアメリカとは全然違うんですよね。

〈井口〉イタリアに世界遺産都市のウルビーノという町がありますね。市壁で囲まれた町ですけど、四か所の入り口にＺＴＬ（自動車通行規制地区 Zona Traffico Limitato）の標識が在ります。ほとんどの車はそこから先へは入れません。でも街に入ってみると歩行者専用ではないんですよ。結構車が通ってる。居住者などの指定車、許可車、商用車は何時でも入れる。入っても車はガンガン通れない。道路の構造そのものがそうなっちゃってる。それで街中が歩行者優先の町になっちゃってるんですよね（図・４５）。

〈中野〉あそこは建前上はＺＴＬが入ってますね。

〈井口〉市壁の中は全域ＺＴＬですよ。でも規制はめちゃめちゃ緩い。ウルビーノはちょっと極端ですけど、それぐらいヨーロッパで言うＺＴＬの規制は柔軟で緩やかだということです。その背景には絶対的な歩行者優先と自己責任の社会通念があるから出来るんでしょうけどね。強者である自動車はどんな場合でも弱者である歩行者に道を譲らなければならないということ、そして自分の安全は自分で守るという常識。

■道路交通法の限界は見えている。法律を変えない限り現状は変わらない。でも市民はそのことに無関心。

〈宮沢〉警察が今、井口さんおっしゃったような曖昧な状態を許してくれないんですよね。安全にするためには人と車をはっきりと分離しないと駄目だという考え方でやられている。このような行政の道路というものの考え方、安全の考え方等について、社会全体として利用者の自己責任というものも海外と日本はものすごく違うと思いますね。そういうところの概念が変わらないと、行政側の話はうまくいかなのではないかなと思うのですけど。

〈中野〉法体系の違いが大きい。日本の場合は全国一律の道路交通法というものに縛られて、生活道路であろうが幹線道路であろうが、基本的に同じ考え方なんですよ。

僕は浦安のボンエルフやってるときはっきり交通課長、本庁から出向されてる方から言われましたが、要は円滑な交通を妨げる行為は道路交通法で全て禁止なんですよ。それはもう当たり前なんです。だけど、西洋の場合、オランダのボンエルフでボンエルフ法って出来ましたよね。ドイツも同じような法律が出来て、幹線道路で囲まれた区域の生活道路領域は別の法体系で、むしろ歩行者優先という概念で行くようにはっきり差別化している。それが僕はヨーロッパの街の歩行者空間をかなりサポートしてくれている。それが日本には無いから、人と車をはっきりと分けて安全を守ろうということになるんです。

〈宮沢〉日本ではそれがなぜ出来ないんですか。

〈中野〉議員さんが動かないんですよ。

〈宮沢〉富山のライトレールやってたときに、トランジットモール化するとか、いろんな提案をしているんですが、安全性というところで全部駄目なんですよね。モールのところはトラムがスピードを落として走れば良いじゃないかと思うんですが、そこは何キロ出さなければいけないとか決まってて、そのスピードだと人は絶対モールの中には入れない。全部歩行者用の舗装になっているのにわざわざ横断歩道を作ってそこを渡らせる。なぜもっと開放的で自由な道路に出来ないのかっていうのが僕は分からない。





＊（図・45）
世界遺産都市、イタリアのウルビーノの中心市街地は全域自動車通行規制地区。車の出入りは４か所に限られて、通行には厳しい制限が付いているが・・・

〈中野〉日本が遅れてるのは、ようやく数年前にゾーン３０（制限速度３０キロの〈道路ではなく〉区域）というのを生活領域には適用するというふうにはなったんです。道路交通法を改正して面的な規制に。ところがヨーロッパはゾーン１５とか２０とか道路によって選択出来るんです。それプラス歩行者専用というときにはＺＴＬのような区域の設定が出来るんですよ。

ですから玉ねぎ理論的に、外周道路があればその内側はゾーンを幾つという設定をして生活領域にはゾーン１５を適用している。なおかつ、商店街の領域はやはり通行量が多いですから、そこは車止めましょうという、日本で言う歩行者専用道路にして時間規制とか、車種規制とかしてる。だから段階的にヒエラルキー的にコントロール出来て、そこが実にうまく回っていると思うんです。それはやっぱり法律の問題があるような気がします。そういう意識を日本人がまだ持っていないんじゃないですかね。私はいろいろ言っても、聞いてもらえないんですよ。

〈井口〉宮沢さんの質問は「なぜ出来ないんですか?」、ってんですけどそれは・・・

〈中野〉だからそういう法律が無いから。

〈井口〉というのは、市民が求めてないと。

〈中野〉市民が求めてないということ。

■まずは市民運動。そこから条例化、警察突破の道筋が見えてくるはず。

〈宮沢〉こういう話になると、行政の仕組みがとか、縦割りがという話が必ず出るんですよ。でもそれがなぜ直らないのかが、僕分からないです。

〈中野〉生活道路法を作れって提唱しようと思っているんですが、新たな生活道路法の条文でも作ろうかなっていうのを今ＳＮＳ（Social Networking Service）の仲間と画策しようという議論をしているんですけど。

〈井口〉今の宮沢さんの質問、そんなのをやってくださいよと市民がいうときは、国のその部署としてはどこになるんですか？　さっきの話しだとなんだかんだと言って分かれちゃってて分らないですけど。

〈山名〉言い出しっぺはその事業をやってるところが言い出しっぺ。そこにたとえば、中野さんみたいな専門家がいて、そこが警察を突破出来るだけの力があれば良いんですけど、たとえば警察に行くと、だいたい門前払い。「そんなの駄目よ」って、そこでみんな諦めちゃうんです。だから、そこを突破することをやっていけば、法とかいう話が出てくる。なかなかな突破出来ていない。それはもう、我々現場におって、警察にノーと言われるとなかなか突破出来ない。話を聞いてくれないんです。

〈井口〉中野さんの話にも出てましたけど、僕ら仕事するときは、もちろん警察には行くわ、道路には行くわ、消防には行くわで、結局僕らが回り回って、全体をまとめないといけないんだけど、宮沢さんおっしゃった日本で交通規制なりなんなりをトータルに何かやろうと、たとえばゾーン規制とかやろうとすればやっぱり、中野さんみたいな人がいて、関係部署を回り回ってやるしかないっていうことですね。要するにそんなトータルな話を受ける部署が無いわけだから。

〈中野〉私がやってきた経験からすると、警察の方が一番弱いのは地元なんですよ。地元市民、または商店街とか。

行政に対しては警察は高圧的に出るんですよ。警察に一番強いのは地元だと見ているんです。だからそこをうまくシンパを地元に作って、地元の方に積極的に動いていただいて、それで成功す

ると私は見てるから、黒子に徹するわけですよ。地元が動いてくれないと動けないですよ。

〈井口〉手順としてはまず条令化ということですか？

〈中野〉やっぱり市民運動。いきなり警察に行ったらさっき言われたとおりノーなんで、それは絶対駄目です。警察ははっきりしているのは、現場の人はゾーン３０じゃ甘いっていうのを知っているんですよ。海外は、ゾーン１５でやってるのを知っているんですよ。だけど、自分たちは法律の下でしか動けないんだと言います。これは地方公務員も国家公務員も、警察の方も言うんですよ。それで逃げちゃうよ。

それで、新潟では道路交通法を外しましょう、なんてバカな話になっちゃったわけですよ、良いことやってるのに。道交法変えれば良いじゃないって言いたいけど、だれも動いてくれない。みんな動いたんだけど疲れ果てた。

〈宮沢〉そうすると、中野さんのような専門家が一生懸命言っても、警察あるいは行政はなかなか横断的に考えてくれないとしたら、自分たちがこうしたいと思ったら、地元の人たちと話をして、地元の声として上がるようにしていかないと難しいということですね。

〈中野〉それと、政治の体質がありますよね。イギリスなんかはみんな議員立法で作っちゃうんですよ、議員さんが、発議して、それで議員同士で、専門家を雇って法律を作る。市民のための政策は議員が中心になって、まとめているんですよ、国ではない。だからドイツだってイタリアだってそうだと思います。日本もそういう体質を作っていかないといけないと思っていますが、無理ですかねえ・・・。

■日本人は街の屋外の生活を楽しむ民族なのか？

〈宮沢〉公共空間の使い方についてはヨーロッパとは異なる日本の特殊性があるのではないだろうかと常々感じています。商店街が一本の道からネットワークになるというのは、結果として繁盛してくれれば、だんだんそうなってくるわけですね。いろんなところの商店街を見ても、面の商店街はすごく繁盛する。横道に面的につながってる。でもこれは商店街として繁盛しているわけであって、公共空間が街使いとして使われているということではない。

お店が増えてって、人がそっちの方向へも歩いて来て街が広がるという状況はあるんですが、オープンカフェだとか、道路で人の動くのを見て楽しむとか、そういう感じで広がっているのではない。そういうことを考えると、どうも日本人というのは公共空間を楽しむライフスタイルというのが本当にあるのかなあっ？と思ってしまいます。

海外に行って見ておもしろいのは、お店の前にオープンカフェが出てますね、そうすると外側から埋まってくるんですよね。中になかなか人が入らない。中はガラガラ空いてるんだけど外から埋まっていく。日本だとまず中から埋まって行きますよね。日本人って外で物を食べたりとかする状況を楽しめないのか、楽しめるような空間になってないからそうなるのか、そこはよく分からないですけど、店のつくりとか仕組みの問題、それと民族性、あるいは気候、夏なんかものすごく暑くなって湿度が高くなっていく。そうすると外よりも中に入って涼しい方がいいよとかそういう問題があるような気がするんです。

公共空間を使う価値観もヨーロッパと日本では違うような気がするんですよ。日本では行政側が見てる公共空間というものの価値と、生活している人たちが見てる公共空間の価値、そこにギャップがあるような気がするんです。

そういう民族性や気候、仕組みの問題や何かも含めて、なおかつ日本での公共空間活用の手法というのは、ヨーロッパ型で学ぶことが多いのかどうか、そこのところをちょっと聞かせてもらいたいですけど。

〈中野〉公共空間はお上の物だというのか、自分たちの物なのかというところの発想が、いつの間にか日本人はお上の物っていうことで、もう自分の意識なくなっちゃったんです。これは車が通るようになったからですよ。私たちが小さい頃は道路でキャッチボールするとか、してたんですね、それがいつの間にか、そんなのやっちゃ駄目よって、親が叱るようになった。私はそれ経験してますよ、一九五〇年代生まれですから。

六十年代、七十年代でそう変わってきたわけです。そこが違うんでしょうね。ヨーロッパ型の街は車の通行を止めてるから、街の道路や広場は自分たちの庭だという意識が芽生えた、復活したんだと思う。

民族性の話が出ましたが、デンマークで視察したときにあの方たちが言ってました。前にも解説したように、オープンカフェという習慣は私たちには一切ありませんでしたと。あれは地中海沿いのある特定の地方の文化だと。だけど自分たちは車を排除したときに、空いた空間を何にどう使おうかと考えたときにそのアイデアが出てきて、それに飛びついたら大流行した。今や冬もプロパンのストーブでカフェやってんですよ、あの人たちは。それくらい変わったって言ってます。だから日本もそういうふうに考えれば、復活出来るんじゃないかなという考えを抱いてますね。というのは私はエアコン嫌いなんで、なるべくなら外に出て夕涼みしたいと常々思っています。

〈井口〉そこをもっと、聞きたいんですけど。僕は日本人は外が嫌いなんじゃないかと思いたい。そう言うと、いや昔はこうだった、ああだったみたいな話になるんだけど。

〈中野〉だって、夕涼みしたじゃないですか。

〈井口〉いや、そういう昔の話になるとね、消えちゃうわけ、その話が。

今、空調が出てきて、それで室内がすごい豪華なものになって、みんなショッピングセンターのアトリウムに行くわけですよ。街中だと百貨店に入っちゃうわけですよ。大開発やると室内のプロムナードを作っちゃうわけですよ。フードコートは満席で賑わってるけど、外は人影もまばら。大阪も大阪駅の北に新開発の大きな街を作って、立派な屋外のプロムナードもあるし、駅前広場も出来てるけれども、すごく立派で眺める分には極めてよろしいんだけど、誰も歩いてない。中に大きなアトリウムがあって、みんな中を歩いている。それをプロデュースした人に言うと、「いやいや、ちゃんとみんな広場で楽しんでますよ」って言うんで、「え、どこですか?」って聞くと、中のアトリウムのことなんです(笑)。結局、それぐらい日本人は室内人間になっちゃった。

〈中野〉そうですね。

〈井口〉もう取り返しつかないんじゃないか。この人たちはもうそれが当たり前だと思って生活してる。僕らは昔を知ってるから「やっぱり外歩くのが気持ちいい」、「俺は空調嫌いだから」なんて中野さんみたいに平気で言えるわけですよ。でもそうじゃない連中ばっかりになってるわけですよ、ほんとに日本人って(笑)。屋外の都市空間というのは在っても眺めるだけで使わない(笑)。

〈中野〉そうですか(笑)。

〈井口〉屋外の都市空間というのは日本に、これから復活出来るんですか? それを市民が求めてるかどうか、それが歩行者空間が広がるかどうかの決め手だと思うんですけど。

■オープンカフェは日本でも歓迎されるはずだ。良い場所に無料の椅子を並べれば人は座る。

〈中野〉新宿は結構みんな歩いてくれてますよ。ケヤキ並木で木陰を作ってそれなりの環境作ったので、それはそれでみんな快適に歩いてくれて、カフェもまあ、儲かんないかもしれないけど、そこそこ座ってくれたりしてるし、やっぱりそういう場を作れば使ってくれると期待していますね。暑かったらパラソル作って、扇風機回せば良いじゃないですか。またはウチワでも配って。

〈桑嶋〉今のオープンカフェの話なんですけど、商店街中心の街で街づくりの話をしたときに、最近よく話題にあがるプレイス・メーキングの話になったんです。

エリアマネジメントということで、自分たちの街の管理をして、賑わいを創出していきましょうという話の中では、店先と公共空間を一体に考え、道路側も占用して、オープンカフェを出すとか、話としては結構いろいろな話が出ています。

中野さんの話の中で、新宿モア街でも実際にはオープンカフェは事業としては赤字ということのようですが、エリアマネジメントを考えていく中、事業性をなんとかしなきゃいけないというのが課題としてあるかと思います。それがうまくいくと、日本人は屋外嫌いかもしれないし、確信は持てませんが、まずは、エリアマネジメントがスタート出来るのかな、と思います。スタートしたときに事業性のところがうまく行かないと、結局、成立しなくなってしまうと思うんです。イベントで補完するという話はありましたが、事業性をどういう形で、どういう工夫をしていくと少しはうまく回っていくのかということを聞かせてください。今後、いろんなところで、話を展開していくうえで参考にしたいと思います。

〈中野〉アメリカ型のオープンカフェが日本では可能性があるんじゃないかと思っています。というのは、ＢＩＤ(Business Improvement District)が椅子やテーブルなどの装置を置いてまったく無料の空間を街なかに作るんです。ＢＩＤは法律で一定の地域から賦課金を徴収出来ることになっています。自治体が徴収してＢＩＤに渡します。それで街の運営をまかなっているわけです。新宿の場合も、モア街の舗装とかそういうのは一部補助金をもらってるけど、基本は地元の負担金です。例えば道路舗装の仕上げの敷石には補助金が付いていないんです。全体工事費のだいたい二八パーセントぐらいが基盤工事で、それは新宿区が出してくれているんですが表面の仕上げの石畳は全て商店街の負担です。十年間無利子の借入をしています。一軒一軒の分担金の計算を全部私がやったんです、今でいうエクセル、昔のマルチプランというやつで。間口と床面積の方程式を作って、どういう原則でその十億円の費用負担をしましょうか、ということをやって、その借入金を返してしまったあとも続けて徴収しているんですよ。

それによって再改修の費用とか清掃費用とか、商店街の環境整備とかもやりましょうって、みんなが負担してくれているんです。それとオープンカフェとがうまくリンクするという形を取っているんで、ＢＩＤ的な仕組みはもう以前から日本でも出来あがってる。当然、各店舗も組合費出しているでしょ。それで専従職員を雇っているわけです。まさに、アメリカとか海外のＢＩＤを新宿とか、日本では前からやってるよ、と言ってるんです。

門司港の場合も最初から仕掛けたのは、そういう運営団体を作るということで、もう三十年も前に北九州市さんは偉いことに門司港レトロ倶楽部という団体を作ったんです。当然市が職員を派遣してくれているんです。市の職員を観光のほうの予算を使って配置していて、そこに地元企業の人たちもボランティアで参加している。そういう運営組織があっていろんなイベントを企画してくれているんです。その中で観光協会がパラソル出すとかしてくれて、それで観光客が着実に

増えて来たんですよ。それで市の税収が増えてるから、じゃあ人を配置しても良いっていう仕組みになっているんです。

新潟の場合は、ＮＰＯエキナン会という団体が運営に参画しています。ワークショップで活躍した市民が運営に参加してくれてるんです。そういう仕組みを私は常に作ってきた積りなんで、だから続いているのかなと思ってます。海外の事例調べていくとエリアマネジメントって言ってるのが本当に動いていますよ。日本はまだかけ声だけじゃないですか。なんとか協議会というのがあって、誰も動かないという実体が。

最近の若い人はみんな外が好きですよ。いろんなお店見ていると外から埋まりますよ、若い人ばっかりですよ。だからタダで座れるんだったら、座るんじゃないですか、若い人たちは。

■オープンカフェに相応しい空間のデザインがされてないと、カフェやっても定着しない。

〈桑嶋〉今のお話からすると、オープンカフェはまだまだこれから期待出来るということで良いですか。僕らは地元の人たちに対して、行政頼みではなく、地元がちゃんと自立しなきゃいけないって言っています。行政側の考えもそういう方向性ではあるんですけど、どうしても補助金頼りの部分が必要だったり、大阪のグランフロントの話もそうですが、さっきのＢＩＤの話のように、企業が頑張ってて、ＣＳＲ（企業の社会的責任）だったり、取り組み実績が企業の価値を高めてくれるということだったり、企業側にそういう目的があるから出来る。そういう企業の関わりが無いとやっぱ経営的には難しいのかなあ、というのが実体かなという気がしてるんですけど。

〈中野〉まあそれは実体ですよね。そういう運営組織がないところは長続きしないっていうのが私の持論でもありますよね。それが途切れたところで町が衰退していくっていうか、その活動は停止するということです。

〈井口〉今、桑嶋さんが言われたように、オープンカフェだけじゃなんいだけど、屋外に椅子を並べる、それもタダで使える椅子を並べても良いじゃないか。要するにそういうところに人の気配がたくさん出来てくることが大事だ。けどそれ本当に事業として成り立つのか、という話ですよね？もし経営的に儲かるんであれば、あんたやってよ、と言えばやってくれる、沿道の店が。でもさっきの話だと新宿モアでは「私お断りです」と言われちゃった（笑）。それだったら、タダで並べといたらテイクアウトで座ってくれるだろうし、ただ座ってくれるだけでも良いよと、そんな話になりますね。

たとえば新宿副都心の超高層のところで、公開公地の広場がみんな寂しくて駄目だって言うんだけど、一つだけ三井の超高層の下だけが最初から賑わっていて、すごく人気があった。あれがまさにこれですよね。タダの椅子とテーブルが置いてあってテイクアウトでみんな勝手に座ってる。あれ出来たのはもう三十年以上前ですよね。あんなことは分かっているんだけど、その後ちっとも進まない。新宿副都心でオープンカフェらしいものが在るのは今でもあそこだけですよ。

〈中野〉あの三井ビルの場合は、最初から工夫している。都市計画法の特定街区を適用して容積や斜線緩和を受ける訳ですが、そのための法で認定する公開空地の設置が条件となります。そうなると営業行為などはタブーです。それを三井ビルの５５広場はクリアしてあのような形の広場を実現した。一般的に日本の法律では総合設計制度とか特定街区とか公開空地認定したところでは一切営業行為的なことまたは通行を阻害する行為は出来ないことになっていますね。横浜市は国の総合設計の前に市の条令に基づく市街地環境設計制度を作ったでしょう。実はそれと同じ問題

が発生し、今から二年前に条例改正で市街地環境制度の公開空地内ではオープンカフェなどの営業行為を可能にしたんですよ。だけどやっぱり空間のデザインが良くないところは、カフェやっても定着しないんですね。そこが一番の問題です。その点、丸の内では総合設計制度の公開空地認定以外の広場を別に設けるというううまい仕掛けを作っていますね。それは最初から仕掛け人がいるんですよ。

■道路を自由に使おうという地元の発想があれば、やりようは出てくる。

〈井口〉栗原さんはこの前のインタビューで広場にオープンカフェとか店出すとかすることは考えなかったと言ってますね。

〈栗原〉まず、僕がやってるのは、基本的に市街地再開発事業が多いので、都市計画決定した駅前交通広場なんです。そこではまず道路管理者がはっきりした要求をしてくる。バス、タクシー、歩行者、バスを待ってる人、降りた人、車とか人のいわゆる交通、流れをさばくというのがまず第一目的です。井口さんは広場であれば何でも自由に使えば良いって言うけれど、実体を見れば、移動してきて駅を使う人が、お店前に人がいっぱいで歩きにくいとかっていう問題もあるので、まず円滑な交通機能があるのが前提だと僕は思うんです。そのときに、いろいろお金の問題もあるし、極力機能を満足して一番コンパクトな形っていうのが要求されてくるのだと思います。そんな中でも、地元で「やろう」という意識が高まればまた別かもしれないけど、あんまりそんな声は出ないですよ。新杉田の再開発で公園を設計した時はステージになるような水盤まで作って、ここでイベントやれる様にしたのに、一回もやってくれないとか。

そういうことを要望してくる行政が少ないんです。唯一、長津田駅北口の駅前広場はたまたま市に引き渡す前に、車が入っていない広場の中で完成記念の祝賀会やって近所の酒屋とかが店を出して、広場を一般の人に開放したんです。それが結構良かったねってなって、バスレーンが一つ将来出来る予備の部分があって人の通行に邪魔になんないところがあるんで、そこを使って毎年夏には定期的にやろうという話になって、去年もやったらしいんです。そういうのがどんどん定着してくれば、そういう使い方ってのは出てくるんですね。横浜市の土木事務所は有料でビール等を売ってるんだけど、そこには目をつぶって道路占用を認めている。地元がうまく乗ってきて動ければ、結構やりようは出てくる。

〈井口〉やっぱり地元ですね。

〈栗原〉地元も行政もやる気がないのに、僕らがいくら言っても全然駄目ですね。

■自己責任意識の薄さが、歩行者優先の道路を難しくしている。

〈南條〉いつまでたっても都市の中に良い空間が出来ない。それがなんで叶わないのかって考えると、僕はその遠因の元は、自己責任の話だと思うんですね。

僕は建築系なので、建築基準法上の頭にくることが山ほどある。どんどん悪いほうに悪いほうに法改正が、建築基準法もそうですけど、なされているわけですよ、姉歯事件の例を筆頭に。それはなぜかっていうと、何かことがあれば、必ず次の日のメディアは国土交通省の担当官とこにマイク突きつけて、基準法が不備ではないかとやっているわけですよ。私にしてみればそれは単なる自己責任なのに。だからこないだアメリカの動物園で、ゴリラを囲む柵をすり抜けて内側の堀に子どもが落ちたじゃないですか、僕の想像ではあれが日本だったら大変なことになってるんじ

ゃないかと思うんですよ。なんであの子どもが落ちてしまったのかということに関して徹底的に柵の設計上、施工上、運用上の責任探し、犯人捜しで。それがお役所のほうに全部行く。従ってお役所のほうは堪ったもんじゃないから、二度とそういうようなことのないように、ますます柵は大きくなる、動物は遠くなる。日本の場合はそんなことになるだろうと思うんですよ。アメリカもそうなるだろうかということは分からずに僕は言ってるんですけど(注：そうはならなかったようです)、私はあれを見ていて、申し訳ないけど、かわいそうだけど、親の責任だと思うんですよね。なんであんなところに子どもが落ちてしまったのか。何かあると法律だとかお役所に責任を求めるというのが日本の発想ですが、僕に言わせたらこれはおかしいですよ。

そういうことの積み上げがあって、いつまでたっても良い空間にしようという声が邪魔な法律の改正や撤廃に届かない。原因はそこにあると僕は思うんですね。

何か起きたら子供を見てなかった自分を責める親よりも、「うちの子どもが怪我した、どうしてくれる」と他を責める親のほうが多いのは残念ながら現実。全てのケースにそういうことが起きるというのは絶望的ですね。だから私は中野さんの立場、すばらしいと思うんですけど。

〈中野〉入船西団地でやったボンエルフ道路、まさにこれなんかは自己責任意識のあるなしが問題の要でしたね。我が家に近所のおばさん、奥さん、みんな押しかけてきて、大反対なんですよ。

〈南條〉「何か起きたらどうする?」と言われるでしょ。

〈中野〉そう。みんな。

〈南條〉あんた責任取れるのか、って。

〈中野〉「我が家はまだ乳飲み子いるから、ここでは話は無理で、こっちから行きますよ」とどなたかのお家に行って、二十人ぐらい車座で説明し、一人一人説得して回ったんですよ。絶対安全だと言うと同時に、駄目だったら元に戻すから実験だけはやらせてくれと。それと、事故がいくつか起きたことを皆さん覚えていらっしゃるんです。自分も九死に一生を得ているし、うちの子どもも車にぶつかったことをみんな近所で見ているんです。それを一つ一つ説明して、じゃあ、実験はということで認めてくれて、実験始めたら良いじゃないかっていう高い評価で、管理組合の総会で九六パーセントの方が賛成してくれて実現させたんです。そういうことを過去にやってるんで、説明の仕方で人は変わると僕は確信しています。これはその最たるもんだと思います。

〈井口〉これはすごい話ですよね。

〈中野〉自己責任を自覚しないと、安全を守ってくれるはずの道路交通法を外せない、外さないとコミュニティ道路は出来ないという、これがその実体です(図・46)。







（図・46）管理組合総会で９６%の賛成を得て実現した浦安西入船団地のボンエルフ道路。

■地元から発意して地元が動かした町づくりは良い町になる。そこは期待出来る。

〈南條〉発注者に対して、ある程度のことは目をつぶってくれるところまで僕はやるんですけど、基本的にはあんまり揉めるなよみたいなところがあって、事務所としては要するに遵法で、いかに早く許認可を降ろしてもらってゴールするかっていうことが求められる側面があるわけですよ。主義主張をどんどん述べて、それで向こうの課長と揉めて一ヶ月で済ますところが三ヶ月かかっちゃったっていうことは現実の話しそう出来ることではない。そういうことはすごく多いと思う。実はその論理で回ってる町作りのほうが世の中では圧倒的に多いはずなんです。

そういう中で中野さんが各地で、「本当はこうしたかったんだよな」というのを実現して頂くっていうことはものすごく大切で、それが回り回って私たちを後押ししてくれることにもなるんです。発注者から「もういい加減にしろ」、「もうそろそろ引き時だ」って言われるんです。。そういう時に相手のリアクション見て、中野さんの成功事例とか、僕も多少持っている海外の事例なんか出して、なんでこれが駄目なんだってやるわけですよ。それが二十年前だったら、だいたい「アホか」って言われてたのが、十五年前で少し変わって、狭山の時はかなりやりたいことが出来た。横須賀の二〇〇〇年竣工のあそこではほとんどアホ扱いでしたよね。ところが狭山のときはそっから十年経つとだいぶ話が通り始めた、役人側にもだいぶリアクションが変わってきた。

僕は感情論者ですから感覚的な話しになりますけど、次の世代が今のストックをベースにさらにクライアントに首にならない直前までは頑張るということを、続けるしかないんじゃないかな（笑）、そうすると必ずなんとか突破できるだろうと僕は思ってる。基本的には楽観論。中野さんはどうなのかなあって思ってたら、結局ある種、楽観論で進められてません？　僕にはそう見えたんだけど。まあ、日本の町も捨てたもんじゃないよっていうことでしょ。だから僕はそれですごく今日は嬉しかったです。

〈中野〉計画的に行政指導でやった場合の町づくりは、僕はほとんど駄目だと思っている。だけど地元から発意して地元が動かした町づくりというのは、逆に育てていくほうが良い町になるんじゃないかなと、そんな理解しています。ただあくまでも東京とか、人が住んでいるところだったら十分可能で、自由が丘とかいろんなところはまだまだ歩行者空間は栄えていくだろうと僕は思ってる。

だけど地方都市は難しい。再生しないといけないなと、それはこの歳になるとほんとに感じることです。そこはもう一回、都市計画の専門家は、今まで何をやってきたのかと、私も含めて。それはやっぱり自己反省して、次の世代にどうやって今の町の再生を委ねていくのかっていう道筋を何か残していかないといけないんじゃないか。そういう意味で、僕は自分のこの四十年間を総括したのを書き物にして次の世代に残そうかなって、今思っているんですよ。

それと同時に応援団を育てたい。門司港の仕事は最初、三年契約だったんですよ。最初にこの駅前広場提案したときに「これ時間かけて作ろうよ」と言ったら、市の担当係長の方が完成祝賀会を本当に三年後にしてくれたんです。それで地元の運営組織ができた。係長が「じゃあ、そうしましょう」てことで、わざわざ発注を伸ばして、その間に地元を仕掛けてくれたんですよ。それで最初のオープニングセレモニーの日の演奏会やバナナのたたき売りの実演、そしてこのビアガーデンなんです。隣にサッポロビールがあったからそこからおいしいビールを直送してもらって、これが大当たりしたんです。

それで地元運営組織が出来たんです。それが今の門司港レトロ倶楽部の母体となっています。そ

ういう仕掛けを地元の人と専門家が両輪でやっていくのが必要だとつくづく感じていて、こういう古い例を持ち出しているんです。

■門司港レトロは新しい中心市街地の見本ではないでしょうか。

〈井口〉門司港レトロは、ほんとにモニュメンタルな仕事だと思いますね。門司港そのものはそんなに古い町じゃない。明治以降の町ですけど。

〈中野〉明治二二年からですね。

〈井口〉商店街というのはちょっと離れたところにありますよね。だからここは商店街じゃないわけですよね。

〈中野〉そうです。臨港地区ですから何も出来ない。

〈井口〉何も出来ないところ。それが町の中心になった。門司の町のシンボルになりました。

〈中野〉門司港はもともと港湾都市として計画されて出来た町でした。駅も旧国鉄、九州管区鉄道管理局が在って九州鉄道の起点だったから、そういう意味でも非常にモニュメンタルな場所で、そこにそういう建物、木造の駅舎が残っていたというのが幸運ですよね。

〈井口〉門司港の駅舎はいわば城下町のお城みたいなもんで、そういうシンボリックな要素は持っていたんですよね。そこでちょっと聞きたいんですが、中心市街地の話になると通産省与かりの話になって、商店街が寂れている、シャッター街だ、要するにシャッター街をどうするかという話になる。中心市街地＝商店街みたいな話になりがちなんですけども、門司港の場合はそうではない。

百数十年の歴史ではありますけど門司の町の歴史的中心市街地として生きている。大正三年に建てられた木造の門司港駅舎（重要文化財）と旧船溜まりを中心にして、旧大阪商船や旧門司三井倶楽部、旧門司港税関などが並んでいて、かっての大陸への玄関であった門司の中心市街地が今は楽しい歩行者の街に整備されています。黒川記章さんが設計したタワーマンションも建ってるし、関門橋を眺める景勝の地でもある。商店街や繁華街ではないけども、存在そのものが門司の町のシンボル、中心になっています。中心市街地＝中心商店街という固定観念を外すと、文化としての中心市街地の可能性が見えてくるんじゃないでしょうか。

中野さんから見て商店街というのは中心市街地において、どれぐらい重要なのか、どういう位置づけなのか、どういうふうに考えられますか？これは、日本の中心市街地とは何だという話なんですけど、さっき話に出てましたけど、ヨーロッパの中心市街地というのはもちろん商業施設もありますけど、それだけではない。

日本では日曜日は商店街の稼ぎ時ですけどヨーロッパでは日曜日、店は休みなんですよね、安息日ですから。それでも歩行者優先の町にしている。歩行者優先は商店街のためにやってるのではないということです。

ヨーロッパでも歩行者専用に一番反対するのは商店です。日曜日休みでもそうなんです。それを押し切ってやるのは、先ほど話が出ましたように生活空間としてやるからでしょ。あるいは中心市街地は町のシンボルだから、アイデンティティーだからやる。見ていると、街に車入ってきたりすると市民が怒っている。「おっ、車入ったら子ども危ないじゃないか」って、「何考えてるんだ」っていう怒り方をしてるわけです。

ヨーロッパの中心市街地はそういう街なわけね。ところが日本は中心市街地というと商店街にな

っちゃう。アーケード架けたりオープンモールにしたりしたけど商店街が寂れるとそれでお終い。

■人が住んでいる商店街を再構築すれば、職住近接の中心市街地が甦る。

〈中野〉私はかつては中心商店街は生活空間だったという経験を持ってますから、はっきり言いたいんですよ。それを分離させたのは誰かっていうことですよ。働くところと住むところを分離するのが理想の町だと、一九六〇年代から日本人を洗脳して浸透させていったんです。新都市計画法が一九六八年（昭和四三年）に施行されて、その中身を調べると一九四七年、日本の二昔前（二十年前）のイギリスの都市計画法を翻訳してアテネ憲章そのままに日本の都市計画の主流に据えたんですよ。

それを元に私の田舎の商店主はみんな街を出て郊外に住宅を構えて、車で通勤する。商店街は商店街で全蓋式のアーケード作って活性化やっていこうと、そういうことをみんな邁進していったんです。アーケードのおかげで、商店二階の住居空間は住めなくなって倉庫に転用される。それも商店と住宅の分離に一役買う。その後商店街が寂れてきたときにみんな一丸となって、何すればお客さん来るかと。大きな駐車場を作ったけど、結局駄目だった。それはイギリスとかヨーロッパが一九五〇年代、六十年代にもう経験しているんですよ。なんでそれを我々の先輩たちは教えてくれなかったのか、または封印したのか、っていうのを僕は問題提起したい。それを今書き物しているんです。それはやっぱり真の専門家というのが居なかったのかもしれない。ある意味で本当の都市計画の専門家が。

これからもう一回街を再生するには、僕はコミュニティというもの、住宅というものをもう一度考え直して、商店街を再構築する、または新たに作る必要があると思っています。

やっぱり次の世代は、街に戻って欲しい。私はもう棺桶入っちゃうかもしれないけど、次の世代はそこの町で生きて行かなきゃいけないんだったら、もう一回、再生するには何が必要か考えなくちゃいけない。そのとき私はヨーロッパ型のような、職住近接型の町というのを新たに再生していくと信じたいんです。どうなんですかね、みなさん。逆に問題提起したいんです。

■モータリゼーションが行きわたった地方都市の商店街は、再構築不可能ではないか？

〈井口〉僕の田舎町は歯抜け状態でして、商店街は壊滅どころか消滅で。

〈中野〉ないですよね、ほとんど消滅ですよね。

〈井口〉空き地だらけです。だから人もあんまり住んでないです。別の味方すると、なかなか良い雰囲気なんですよ、「ああ、こんなところに昔はちゃんと神社があったんだね」とか、お屋敷の大きな楠の木が通りから見えたりとか。そういう目で見ると良い雰囲気なんですよ。でも商店街はほとんどないんです。

そうすると、中心市街地は商店街だというのをもう止めたほうが良いんじゃないですか？買い物はみんな車持ってて郊外のショッピングセンターに行ってるわけだから、そういうところでは店はもう成り立たない。じいちゃん、ばあちゃんがやってる商店が残ってて、それはそれでやってくれたら非常にありがたいんだけど、商店街なんかはもうどうでもいい。かっての商店街の振興というのは中心市街地の問題から外したほうが良いんじゃないか、と思うんですが、どうですか？

〈中野〉いや、全く同感です。だけど、中心部っていうのはやっぱりそれなりのストックもあるし、やっぱり住みたいという環境が再構築さえできれば、戻ってくると僕は思いたいです。実際、一

九五〇～六〇年代のヨーロッパの廃れた状態というのを文献で見てますし、一九七〇年代の再生途上のまちを見てきて感じたのは、当時は日本の中心市街地のほうがはるかに元気良かったんです。そういう実体がまだ頭の中に残っていますから、再生できる街は日本にまだたくさんあると思っています。ただ、正直私の田舎は無理かな、半ば諦めモードです。

〈南條〉人口どれぐらいですか？

〈中野〉十七万人です。合併前は十七万、合併しても十七万、若干減ってる。

〈千葉〉その町は連鎖的に再開事業をいくつかやったと記憶しているんですけど、失敗しているんですか？

〈中野〉街なか再生の区画整理もやりましたよ。その事業にＪＵＤＩの諸先輩たちも参画されていた。

〈千葉〉頑張ったと思うんですよね。設計された方が言ってたけど、やっぱり住宅取り戻さなきゃ中心市街地の再生なんか始まらないっていうんで。住宅だけで解決できる問題ではないと思うけど、なぜ失敗と言えるのでしょうか。例えば、街路を広げ過ぎたとか、雰囲気のある路地を消したとか。

〈中野〉住宅は作ったものの、未だ町は出来ていないです。区画整理して道は広がって、シャッター街の空き家が消滅し、大きな青空駐車場が残ったまま。ヨーロッパはそうじゃなくて、道路を作らずに町家の再生からやったんですよ。それで人を戻したんです。日本とは全く手法が違うんです。

〈南條〉人戻ってないんですか、そこは。

〈中野〉戻ってないです。公営住宅には住んでる人はいます、家賃が安いから。政府が補助してんだから。だけど商店街は出来てない。それと特定の区域に区画整理や再開発の多額の事業費を要した結果、連鎖する前に息切れを起こしてしまった感があります。費用対効果に疑問を抱く市民も多く、新市長さんの誕生もあり、継続断念、実質その事業は単発に終わったと聞いています。今行くと、シャッター街のなかに、突如二〇世紀の団地と大きな駐車場が出現したという違和感もありますね。

現在は、全く別の手法で空地に芝生広場をつくって、コンテナハウスのような交流施設が造られ、活性化策が講じられているようです。どうなるでしょうか。

■中心市街地に戻って住みたい人は、多いはずだ。

〈南條〉門司港が整備されてからは多分、住宅は少しずつでも増えていってますよね？

〈中野〉増えてます。若い人たちが住むマンションがほとんどが即日完売のようです。

〈南條〉住宅都市を復活すること。人が住むことが大事なんですよ。次にやるべきは、まず県立高校を元に戻すこと。市民病院も全部元に戻すこと。人口減る一方なんだから、大きくする必要なかったわけです。みんな郊外持っていっちゃった。

〈井口〉商工会議所まで外に出て行っちゃった。中心商店街の振興を進めるはずの商工会議所が率先して中心市街地を出て行っちゃった。

〈南條〉論外ですけど市役所も、とにかく全部。

私は飯田をずっとやっている関係で話しますけど、飯田は一応成功例とはされています。あそこは、着実に人が戻ってきている。私がやったのは、本町通りと銀座通りの交差点の再開発です。

本町通りと銀座通りと言えば、かつての町を支えた人たちが住んでて店出してたとこです。みんな裕福で、どんどん丘の下の郊外地へ出て行って御殿建てたんですよ。みんな錦鯉飼って、子ども育てて、車がんがんやって、そして歳取った今、マンションに住みたいって言って、みんな都心に戻ってきている。明らかに違う風が起きている。

〈中野〉僕も地方の町で講演会で話してると、そのことを感じますよ。地元の裕福な方はいったん郊外に出たんだけど、もう町に戻ろうとしている。なぜ戻るかっていうと、仲間とか会いたいんです、年取ってくると。

〈南條〉全くその通り。それからお酒のことがあるんです。

〈中野〉そうなんです。昔の仲間の雰囲気をもう一回取り戻したいんです。

〈南條〉運転代行で郊外の家に帰るなんて（笑）、豊かな生活とはほど遠いですよね。

〈山名〉なんだけど、実際戻ろうとしたら実はお店もないし、病院もないし、学校もない。

〈中野〉買い物難民ですよね。それでもあえて戻ろうとするのは友達とか仲間が居るからということで戻る。私なりにイギリスの街の再生の歴史を調べて分ったんだけど、商店街再生に何をやったかっていうと、あんたたちが戻るんなら支援するよと言って、住宅と商業をセットで改修したんですよ、道路もね。全てセットでやってるのを見ると、なんで日本こんなことやらなかったのかなあってすごく感じますよ。せっせせっせと郊外郊外って追い出したじゃないですか。区画整理やって。

〈山名〉大学は出すわ、病院は出すわって、行政が指導したんですね。でもあれはほんとに誰も反省してないんですよね。ある町行ったら、市役所をこっち戻せって言うんだけど戻す場所が今度は無いんですよね。

〈中野〉そう考えると、市役所機能を町なかに戻したり、連鎖型の再開発で中心市街地の活性化に取り組んできた長岡の森市長さんなんかは偉いですね。

〈山名〉私はやっぱりセットで考える必要があると思いますね。いろんな都市機能を町の中心部に集めましょうって言うコンパクトシティの話。どうやって集めるかは知りませんけど、集めるというのは一つの方向としてはあるのかなと思います。そうするともうちょっと新しい、住居も移し、病院とか学校とか、なんとか施設も集めて、そういうことができれば、案外そういうところで中心の拠点が出来あがってくる。そういうことをやらないと今のままで拠点というのは無理なんじゃないか、そういう機能を集めてきてそこを拠点にするという話が必要かなと思います。

今回東北の津波でも高台移転住宅地を作りましたですね。でもあんまり出来てない。本当は津波で更地だけなんだから、集中的に機能を集めてコンパクトな町を作れば良いんじゃないかって思うんですが、津波のところはみなさん元に戻すのに一生懸命で、そんなこと考えている人はあんまり居ない。せっかくの機会が生きてないんで、本当にもったいないことしたなあって思いますね。日本の場合、そう言ってもなかなか実現するところが難しいんかなあって、責任はどこにあるかよく分りませんね。

■職住近接のコンパクトシティへ、都市計画の根本的な見直しをしない限り、中心市街地は再生しない。

〈南條〉中心商店街が郊外のショッピングセンターをとにかく悪者にしてかっての賑わいを取り戻そうっていうのはたぶん限界があって、何か一つの割り切りがあっても良いなって思うんだけど。

ネット化が進んで別にどこに居たって仕事も買い物も出来る世の中になったじゃないですか。その辺はたぶん少し風穴開けるんじゃないかなっていう期待感を持っているのと、十七万人居て元気が無いって聞いてあきれるんですよ。イタリアのセリエＡのチームを見てるとあれだけ熱狂的で、何億円プレーヤーを抱えてスタジアムもあって、一部、二部、三部を行ったり来たりしてる。あのチームを抱えてる町って人口一桁万人が多いんです。イタリアでは一〇万人超えたら大都市なんですよ。しかもあれだけの若い人たちが自分の町から出ないでしょう？　自分の町のチームを応援しているでしょう？　それはなぜかっていうと、やっぱり出てかなくても良い、働いて住めるところがあるんですよ。日本の場合は大都市行かないと話にならんっていうことで、東京へ出てきた者がいっぱい居る（笑）。

〈井口〉僕もそうです（笑）。

〈中野〉あっちは小さい町ほど居心地が良いんですよね。

〈南條〉そうなんです。大きいか小さいかの判断は、もう一桁万で十分なんですよ。八万、十万あれば立派なもんなんです。ところが日本は百万いかなきゃ話にならんという政策になっているんです。そこを、ま、しょうがないね。ぼやきになっちゃう。（笑）

〈山名〉ヨーロッパ旅行して車で走っていくと町が出てくるんです。「大きいなあ」と思ったら、せいぜい人口十万とか。町の住み方が違うんですよね。

中心市街地をどうするかという話もそれとセットじゃないと、今みたいにダラーッとしたやつだとなかなか難しい。そういう意味では中野さんが言いましたけど、コンパクトシティという話を進めるべきでしょうね、従来の都市計画法じゃなくって。都市再生特別措置法でやろうというのも今までの都市計画の精神が残ってるんですよね。それをやるんだったら本当は都市計画改正して、コンパクトな職住近接、そういうことをやるっていうことをきちっと法律的にやったほうが良い。役人は法律つくるのがうまいんですが、結果的には根本を変えずに都市再生特別措置法で逃げちゃうとかいうことになる。本当はそういう根本的なことやって初めてちゃんとした中心市街地の話が出来るかなと思いますね。

もう一つ、中心市街地にもいろんな大きさがあると思うんです。都市規模とか都市の構造とか、そういう条件があって、どこでもここでも出来る話じゃない。ある程度こういうところは出来る、こういうところは出来ない、というのはある。それにプラスアルファは、どういう形でデザインしていけば良いか、それとセットになってやっていかなきゃいけないんですけど、日本の場合は小さなところも大きなところも、どこに行ってもみんな同じことをやろうとするから、そもそも無理なんじゃないか思うんです。「町によって中心市街地というのは少しずつ違うんだよ」っていう提案をしなきゃいけないんですが、コンサルタントの責任もあるんですが、みなさん同じものを、たとえば東京のやつをそのまま持って行っちゃう。そういうケースもあるんじゃないかという気がしますね。そこら辺を少し整理してそれぞれに提案するようになったら、おもしろくなるのになあって思うんですよね。

■人が住んでて、コミュニティの中心が見える町。今は都市計画の本質的な議論をするべき時。

〈中野〉私は思うに、都市計画の学者の方々、専門家の方々、東京志向というか、東京を基準に物事を見ている人たちがこの半世紀の間日本全国を仕切ってきたような気がしています。ついこの前ＪＵＤＩのある先生が「地方の商店街は全然努力していない。大型店舗は常に販売戦略を立て

て努力しているのに対して商店街はバラバラで何もやってない」ということを堂々と言ってんだけど、そうとばかりは言えないんです。

私は田舎のことを知ってるんだけど、七十年代、八十年代にはものすごく努力して、商店街を再活性化するにはどうしたら良いのか真剣に議論していたんだけど、結局行政が本質的な都市の政策を立てなかったし、何も動かなかったんですよ。それで力尽きちゃったっていう人たちをたくさん知っています。今は若い人が中心になってもう一回ネジ巻く時代で、今何をすべきなのか、もっと本質的な議論をするべきだと思っています。町によっては都市計画の線引きを全部白紙にしちゃうとか、そんなドラスティックなところまで、ある自治体では選んでもいいような気はします。そういう意味では都市計画も根本的な見直しをしないと中心市街地は再生出来ないという気はしています。

私なりに海外を見れば、「ああ日本と違うな」と思うと同時に日本が見えてくるというのをずっと体験してきた。一応今年で海外旅行は止めて、これからは国内を回ろうかと思っています。再生出来る町はあると思いますね。今人口三万人ぐらいのところと付き合っている。それは絶対再生させたいと考えています。

■中心市街地が在ってこそ、初めて「都市」と言える。町には中心が要る。

〈井口〉いろいろ断片的にお聞きしたけど、中心市街地について改めてお聞きします。日本の中心市街地とは何だ。どういうものを日本の中心市街地と考えたら良いんだろう。あるいは日本の中心市街地はもう無くなって手遅れだよ、最早必要ないというのか。でもそれに代わる新しい形の中心市街地はまだ在り得るんじゃないかとか。その辺の話、最後に具体的に聞きたいんだけど。

〈中野〉まあ一言しか言えないですね、ケースバイケースです。もう駄目っていうのも、さっき言いました。だけどやっぱりまだ日本国内見てると小さな町で歴史があって、神社、仏閣まだ残ってる町がたくさん在るんですよ。まあお城があれば最高です。城下町は十分再生する可能性があるし、宿場町もあるし。

〈井口〉城下町、あるいは門前町、宿場町、そういうところはその歴史的な部分が中心に成り得る？

〈中野〉はい、成り得ると思います。戦災を受けていない町は、成り得ると。

〈井口〉それは、商店街と関係なしに？

〈中野〉関係なしに。私は商店街は無くなっても良いと思うんです。もうネット社会だから、極論言えばコンビニと住居があれば町は成立すると思ってるんです。

だけどやっぱり、コンビニじゃあいけないっていうのはみんな分ってるんですよ。専門の店が欲しいんですよ。これからは対面商売というか、人間関係が感じられる店が復活するような気がしているんです。東京・柴又の地元とずっと関わってきて感じてるのは、「あ、これこそ昔の商店街で、人間関係で成り立ってる商店街だな」っていうの感じるんです。多少値段が高くたって、信頼できる店で買うわけですよ。

〈井口〉僕の田舎の町なんか行ったら、三軒に一軒は百年の老舗です。寂れた町だからナショナルチェーンの店なんか見向きもしない。人通りのない商店街で昔のまんま爺さん、婆さんが店の奥に座ってますよ。そういうのは中心市街地で非常に貴重なんですけど、ああ、これ後何年持つかなという感じですね。蝋燭の火みたいに中心市街地が消えて行ってますね。

商店街が在れば在るにこしたことないけど、あるいは新しい魅力のある店が出て新しい形の商店

街が出来ればそれにこしたことないんだけど、そればっかり期待してると、モータリゼーションがここまで進んだ社会ではとてもじゃないけど中心市街地は成立しない。だから中心市街地＝商店街じゃないよ、商店街に頼らない中心市街地の可能性はないんだろうか？と考えてるんですけど。

〈中野〉それはある見方からすると、事実ですね。

〈井口〉何か手がかりがないだろうか？中野さん言われたけど、うちの中心市街地何とかしてくださいと相談受けた時、完全にシャッター街だし、歯抜けだし、どうしようもないとこで、さてこの町の中心市街地はどうあるべきだろうと考えて何か答えが出せるんでしょうか。

また、蓑原敬さんは「都市は要る」と仰るけど、それに加えて僕は「都市には中心市街地が要る。中心市街地の無い市街地は都市ではない」と言いたいんですけど、中野さんはどう考えられますか？ヨーロッパの町には広場とか教会、市役所、商店街が固まってて、人も住んでて、明確に中心市街地が形成されていますよね。逆に言うと、中心の無い集落は都市ではないとも言えます。そうすると中心市街地が消滅している日本の多くの都市は、ヨーロッパ的にはすでに都市ではないということになる。ヨーロッパの例を持ち出すまでも無く、日本でも以前は中心市街地がしっかり在って、それはコミュニティの中心でもあったわけですよね。村にも村の中心が在ってそれは、神社や集会所だったり、お寺だったり、村役場や農協や精米所のある辺りだったりしたわけですよ。用途区分の都市計画とモータリゼーションの所為で、今はそんなのが全部消えてしまってる。我々は都市にしっかりした中心を再構築する覚悟が、そういう都市計画が要るんじゃないでしょうか。それともモータリゼーションとＩＴ化が進んでいるこれからの社会では、ネットでつながるだけで物理的な中心市街地は必要なくなるのでしょうか？

〈中野〉私は町には必ず市民の心の拠りどころとなる中心が無くてはならないと思っています。それはいかにモータリゼーションが進み、ＩＴ化が進んだとしても、やはりヒューマン・コンタクトというか、そのような温もりのある空間そして関係こそ不可欠なんです。・それを失った町の市民は不幸で、それを再生したところでは、実に幸せな光景がある。それをこの四十年近く各地を旅して、またプロジェクトで関わって、それを確信してきたから、それを言いたいんです。

■市民の思いが重なる地域固有の文化・地域アイデンティティの拠りどころが、その町の中心市街地でしょう。そのような町を復活したいものです。

〈井口〉僕は中野さんがやられた門司港レトロなんかは一つの答えだと思うんです。非常にシンボリックな、門司港の一つの中心になっているんだから。そういう可能性が他のたいしたことのない町でも有りうるかっていうことなんです。中野さんの話聞いてると、多分中野さんの原体験である親密な中心商店街のイメージから抜け出せてない感じがします。それが復活出来ればそれに越したことは無いんですけど、それは現実としては不可能なこともまた分ってらっしゃる。それじゃあどうすればいいのか？まず人が住む街にしなければ中心市街地の存在理由すらない。それは分ります。再び人が帰ってくる政策をとったとして、それが成功したとして、その時の街の中心とはどんな街なのか。あるいは逆に、どんな中心が在れば人は街に帰って来るのか？もしかしたら新しい所に新しい中心を作るべきなのか？その時何がコミュニティの中心になれるのか？中野さんの経験からもう一つ突っ込んだ話しが聞きたいんですけど。

〈中野〉一概に中心市街地と言っても、井口さんのおっしゃる、または私の田舎のような、本当に

ダメになったまちと、まだ可能性を秘めている街の大きく二つのタイプがあります。後者は歴史的市街にまだそれを復活させるポテンシャルが残っている訳で、欧州都市のような再生手法で十分その余地はあります。問題は前者のタイプですが、市民が少しずつでもまちに戻るようになれば、時間はかかるが再生の余地もない訳ではない。

私なりには中心市街地はこれから復活する、またそれを成し遂げなければならないと言いたい。一九六〇年代、七〇年代の欧州の地方のまちの中心市街は寂れ、それを数十年かけて完全に再生して来た。アメリカでは多くの都市が日本と同じようにもがいている状態ですが、一部の都市では欧州と同じように復活を遂げてきたと思います。そのキーワードこそが「ポスト近代都市計画＝都市デザイン」つまり、人々の感性に訴えるまちの魅力を再構築することだと固く信じています。

そしてモータリゼーションの時代はもはや二十一世紀の環境の時代の中で、農村地帯では必需品だけど、都市部ではもはや時代遅れの過去の遺物となる。公共交通機関や自転車、そして歩くこと、これが復活する。また買物も大量生産品の物販商売はネットやドローンの運搬で事足りるかも知れませんが、地産地消の生産者の顔が見える商品は、対面商売に近い形があらためて再評価されています。その最たるものが、飲食の世界で、シェフや板前さんの居る美味しい食事のお店、そしてじっくり話を聞いてくれるママさんや主人のいる飲み屋さん、これも対面であるがゆえに、リピーターが通い続ける。そこには当然、美味しいお酒もつきもので、モータリゼーション派にはそのような喜びは享受しえない。それが可能な人は都心居住派なのです。

ついでに言わせていただければ、市民のための行政は、対面型が当たり前、まちづくりの世界で市民参加が進んでいるまちほど元気なのです。人がいるから魅力ある街づくりが展開する。つまり市民が郊外に出たから、行政機関も外に出た。医療機関も学校もそれに追随した。それが逆になれば、再びまちは元気になります。そのように期待したいですね。

その時、その中心は歴史あるところ、それは古いに越したことは無いけれど、物理的な時間の概念ではなく、市民の思いが重なるという、何か地域のアイデンティティと言うべきでしょうか、その歴史的時間の蓄積と、地域固有の文化と言うべきか、その拠りどころになるところが、その中心になるでしょうね。

おそらく、二十世紀後期に急速に拡大した郊外部、すなわち生産性を有しない住宅特化の区域は次第に棄てられて消滅していく。それをいま注目されている車の自動運転装置でどこまで救済できるかは不明ですが、必ず人々は心の拠りどころの場所を求めて、まちに戻ることになるのではないでしょうか。郊外部でも由緒あるニュータウンは、それはそれで聖地として生き残り、また農村部と同様の生産能力を備えた自立型の郊外は残りうる。

一般論として考えれば、二十一世紀の成熟社会のもとでは、中心市街地には人が戻る、そして市民の豊かな生活のために、歩行者空間への希求は確実に進展するはずです。

しかし、それにはわが国の政治経済の仕組みがどうなるのか、という点も加わりますので、結局はケースバイケースで考えましょうよ、と言わざるを得ない。答えになったかどうかわかりませんが、私の一方的な妄想かも知れませんね。

〈井口〉最後が希望的な展望だけで終わらずに、中野さんをして「ケースバイケース、妄想かもしれませんね。」と言わせる現実を痛感しています。私たちは先輩の残した課題にそれなりに真剣に取り組んだはずですが、この歳になるとやり残したこと、しまったなと思うことがたくさんあり

ます。今日は自分の至らなさを改めて反省しました。これからの世代には私たちが至らなかった課題をたくさん残しました。どうかそれを直視して、中心市街地の課題に真正面から取り組んで欲しいと、願うしかありません、今となっては。

＊本インタビュープロジェクトは、ＪＵＤＩ公募型プロジェクト二〇一四、二〇一五年度、およびＪＵＤＩ関西ブロック公募型プロジェクト二〇一五年度の助成を受けて実施しました。
掲載写真は＊印（井口提供）以外すべて中野恒明氏提供。
＊会場はヨシモトポール㈱会議室（東京有楽町）を提供いただきました。





■インタビュー参加者■（敬称略）

中野　恒明

一九五一年山口県宇部市出身。都市デザイナー。東京大学卒業。㈱槇総合計画事務所を経て、一九八四年㈱アプル総合計画事務所設立
芝浦工業大学システム理工学部環境システム学科教授、アプル総合計画事務所所長、日本都市計画学会・日本建築学会・土木学会、日本都市計画家協会、ＪＵＤＩ（都市環境デザイン会議）会員
主な仕事に、・北九州門司港レトロ地区のまちづくり、皇居周辺道路・緑地の景観設計、宍道湖美術館前護岸設計（岸公園）、新宿駅前商店街（モア街）環境整備、横浜山下町地区建築物設計および都市デザイン調整、新潟駅南口広場および周辺街路設計、葛飾柴又帝釈天参道のまちな

みガイドライン、・東御市市庁舎周辺再生構想・庁舎改修・新図書館・中央公民館等改修設計。著書に「都市環境デザインのすすめ」。共著に、「街路の景観設計」「港の景観設計」「まちづくりがわかる本―浦安のまちを読む」「日本の都市環境デザイン1～3」（編集責任者）ほか

〈ゲストメンバー〉発言順

宮沢　功　㈱ワイピーデザイン（ヨシモトポールグループ）代表取締役、ＪＵＤＩ会員
桑嶋　哲朗　昭和㈱市街地整備室
南條　洋雄　㈱南條設計室所長　ＪＵＤＩ会員

〈インタビュープロジェクト　主催者〉

井口勝文（代表）　山名清郷　栗原　裕

本インタビュープロジェクトを誠意と熱意をもって支えて頂いた山名清郷さんは二〇一六年十月一九日に急死されました。心よりご冥福を祈ります。
本稿のご発言は編集者（井口）の責任において、山名さん未校正のまま掲載しています。

⑦　インタビュー　2016. 06. 23

「金儲け」で考えると楽しい街は出来ません。ヨーロッパは「人」です

服部 圭郎

〈主催者〉今回は以下の２つをメインテーマに語って頂きます。
①商店街で活動された経験から見えてくる中心市街地の可能性。
②ヨーロッパ、アメリカ、ブラジルのライフスタイルと日本のライフスタイルの違い。そこから来る都市の屋外空間の使い方の違い。そこをどう考えるか。そこを踏まえて、これからの日本の歩行者空間、中心市街地をどう考えるか。

■都市を魅力的にするのは、人の魅力である。

〈服部〉インタビューの設問のうちで僕がどういうふうに中心市街地を捉えているのか、日本の中心市街地がこれからどうなるのかっていうのは、比較的すぐ答えられます。
もう一つの、ヨーロッパの豊かさから学べるものっていう設問の答えとしては、いくつかキーワードが出てくると思います。そのうち、すごく重要なのが人を大切にしているかどうかですね。ちょっと話がそれるのですけど、「都市の魅力を構成する要素とは？」っていうことで私、十一人にインタビューを[1]、いままさに井口さんがやられてるいようなことを自分でやってみたことがあります。
日本人では面出薫さん、隈健吾さん、三浦展さん、大月敏雄さん、林康義さん、陣内秀信さんですね。外国人ではカラランポ・フォーカスさん。オックスフォード大学の交通計画の先生です。あとマシュー・カルモナさん。イギリス人の都市デザイナーでいろいろ本を書かれている若い論客です。それからドイツはダルムシュタット工科大学名誉教授でエムシャーパークの科学ディレクターを務めたトーマス・ジーバーツさん。あと私の最も敬愛している都市デザイナーであるジャイメ・レルネルさん。ブラジルまで聞きに行ったのですけど、あとコペンハーゲンのヤン・ゲールさん。皆さん、なかなか含蓄のあることを話してくれました。
彼らに都市の魅力ってなんですかってそのまま聞いたのです。その答えですが、あんまり日本人と外国人の違いが無くて、みんな、特にヤン・ゲールさん、ジャイメ・レルメルさん、とかトーマス・ジーバーツさんが強調しましたが「人」。人が都市の魅力を作る最大の要素である、コンポーネンツであるみたいなことをほぼ異口同音でおっしゃっていました。

---

[1] 都市の魅力を 構成する要素とは？「東京１０㎞～２０㎞圏、その魅力。“ 生き続けられるまち ” とは？
第２８回ハイライフセミナー ２０１４年度研究報告 主催：公益財団法人ハイライフ研究所
www.hilife.or.jp/hl28/hls28_01.pdf

■ヨーロッパの豊かさから学ぶもの。人を大切にすること、デザインを大切にすること。そして市民参加。

〈服部〉ヨーロッパの豊かさから何が学べるのかっていうのは、人を大切にしていること。日本と比べた場合、人を優先に町、空間、都市デザインをしているかどうかですよね。その差が大きいなと確信的に思っています。あと、ヨーロッパは都市デザインの力みたいなのを非常に信じているなと思いますね。

都市デザインで町を良くしている事例がたくさんありますから。バルセロナとかハンブルグとか。バルセロナなんか典型だと思いますけど、バルセロナに影響を受けているマドリッドだとかロンドンとかもそうですね。

ＥＵで都市間競争が激しくなった中、どこに力を入れるかってことで、都市デザインで都市空間を良くすることの重要さ、企業や人を誘致するとなると、特にクリエイティブクラスの人たちを集めるにはそれが重要だってことを議論しないでも理解している。日本では、そんなデザインをしても関係ないだろう、みたいな考えを持っている人がまだいると思うのですけど、そこが大きな違いかなと思います。

それから圧倒的にデモクラシー、民主主義的。民主主義って言い方、なんか嫌ですけどデモクラシーですよね。市民参加って言ってもいいと思います。ただし、市民参加って行政側の言葉で、市民がほんとに参加してるところは市民参加なんわざわざ言わないとは思います。

■郡上八端ではこれらの三つがうまく行っている。

〈服部〉日本でどこがうまく行っているのかなっていうと、郡上八幡(図・1)はすごくうまく行っていると思います。日本でなんでこんなに都市デザインがうまく行ってるのか、ちょっと驚きます。あそこは国道が中心市街地を貫通するのを阻止して、非常にヒューマンスケールの町並みを維持することが出来ました。なんで、上手くいったのかのポイントですが、これはラッキーだったかもしれませんけど、キーパーソンとして武藤隆晴さんという都市デザイナーの行政職員の方がいらっしゃったことですね。この人は郡上八幡の町役場でずーっと町づくりの部署にいらっしゃって、郡上八幡らしいまちづくりを地道に推進させてきた。

そして市民参加っていうか、みんなが都市計画に参加する。住民達は、ほとんどサラリーマンじゃないんです。町の役人さんはサラリーマンかもしれませんけど、要するに味噌屋さんとか、仏壇屋さんとか、商店主とかみんな自分が社長の人たちが町民を構成していますから、その人たちが積極的に自分たちの町をどうにかしようと頑張った。

僕はだから郡上八幡ってイタリアのシェーナみたいなところだなとすごく思っていて。シェーナと共通項が多くあると思うんです。シェーナだってすごい伝統的なお祭りをずーっと維持してきましたよね。郡上八幡も郡上踊りがあって毎年やりながらずーっと維持してきている。コミュニティがしっかりすれば、行政の変な道路整備とか道路開発をうまく阻止出来れば、非常に美しい町並みを現代の日本においても維持することが出来る。

もちろんいま人口減少が起きていますので、新しい課題が出ていますけど、空き家対策のアプローチなんかも、非常に頭を使った工夫のある制度を作っています。具体的に言えば空き家のランドバンクみたいなシステムではなくて、空き家があったら改修してそれを貸すみたいな形で今結構うまく回させています。ちょっとそのことは勉強中なので、どういう点でうまく行っているかって今お話できないんですけど、なんか結果的には非常にうまく行っている事例がある。













＊(図・１)郡上八幡にはヒューマンスケールの美しい街並みが残っている。写真左下３枚はインターネットHPより借用。

■自由ヶ丘が楽しい。

〈服部〉地方都市の中心市街地的なとこは東京ではどこにあるかって言われたら、そういうものがいっぱいあるわけです。東京の商店街とかには、ほぼ地方都市の中心市街地ぐらいの集積とにぎわいを有しているところがたくさんあります。東京で例えば、そういう町、どこが好きですか、好きな町いくつか挙げていただけます？

〈吉村〉築地と、日本橋。

〈井上〉桜新町。桜新町あたりのほか良く行くのが自由が丘。小さいお店がたくさん在って車が通らなくて、のんびり歩けるところも在る。

〈服部〉自由が丘はコミュニティによるボトムアップで出来ている街なのです。自由が丘はちょっとおしゃれなイメージがあったりしていて結構、企業とかが入っているんじゃないかって思うかもしれませんけど、自由が丘のああいうおしゃれでいい感じは、結論づけるのは乱暴ですけど、あれは企業が入ってないから出来ている。自由が丘っていうのは東急の東横線と大井町線の結節点で、そういう意味では東急なんか喉から手が出るほどなんとかしたい、というふうに思えるところですけど、あそこは東急があまり影響力がないので逆にうまくいっている街です（図・2）。あそこ、大きな地主さんが二軒いて、それらがあそこをしっかりとつくってきた。だから基本的には相当民主主義的な町づくり、もちろんそれは商店街の中でってことなんですが、商店街の中では多少組織的なヒエラルキーがあるとは思いますが、それでも企業がバンッて作らないで、地元の人たちが、それも地主の人たちが段階的に町づくりをしてきた。

自由が丘で有名なのは、九品仏川緑道[1]だと思います。日本の公共空間っていうのは座れない。座るっていうことはあまり考えないでつくられますよね。これは外国人なんかも指摘していて、日本の公共空間は全然座るところがないっていうのが、オーストラリアのジャーナリストに指摘されたことがありました。しかし、彼はその記事で、そういう中で自由が丘はベンチで座れる空間があると紹介している。

九品仏緑道は違法駐輪がずっとされていた場所だったのだけど、商店街の人たちが違法駐輪を阻止するためにベンチを並べるんです。公共空間なんだけど勝手にベンチを置いちゃった。ベンチを置くことで違法駐輪を阻止することが出来て、人々はそこで座るようになる。ベンチも今はおしゃれですけど、最初はベトナムからベンチを集めたらしいんです。お金があんまりなくて。

目黒区は、公共空間に勝手にものを置くなということで文句を言うんですけど、文句を言いつつ、さすがに目黒区さんも、これはなかなか効果があるということでベンチを置くのを認めるのです。さらに、全部ベンチを目黒区に寄付してくれたら、目黒区が管理しますよって提案をして、今日に至っています。結果、この公共空間は非常にうまく使われています。面白いですよね。こうやって自由が丘のちょっと特別な街並みたいなのが出来たのですけれども、その成功の要因としては、街の人たちが自発的にやったっていうところがあると思います。

---

[1] 九品仏川（くほんぶつがわ）緑道：東横線自由が丘駅の駅前広場から、南へ進んで踏切を渡ると、東西に延びる緑道がある。昭和四九年に九品仏川にふたがけしてできた、長さ約九二一・四メートル（目黒区管理分）の九品仏川緑道である。かつて九品仏川は、「おめんかぶり」の行事で知られる世田谷区の浄真寺の裏を通り、目黒区と世田谷区の区境を流れて、大井町線緑が丘駅付近で呑川に合流していた。川の流れが、区境に沿っていることから、緑道の管理も、自由が丘一丁目五番から東が目黒区、西が世田谷区となっている。（目黒区公式ホームページより。2016.09.15参照）　「緑道」は公園法に基づく歩行者専用の公園。九品仏川緑道は自動車が通る道路に沿って中央分離帯状に設けられている。（井口 注）

もう一点、面白いことは、この緑道沿いには、景観的な規制がないんです。景観の規制がないけれども、緑道に木とかを植えたりすると必然的に沿道の店の二階が大きな窓で緑道を見えるようにし始めるんですよ。そうすると大きなガラスの建物がずらっと並んで、全然規制していないのに、おしゃれな町並みが出来てしまう。ここは元はどぶ川だったので、ここの川沿いっていうのはあんまり商店とか出たがらないところだったんですけど、今ではむしろ店舗側も立地したいようなところになっちゃった。

自由が丘が面白い、ちょっと違いがあるなっていうのは、企業のロジックじゃなくて、地元の人たちが基本的に、カッコ付きの民主主義かもしれませんけど、自ら判断して町を作ってきた。だから自由が丘や、郡上八幡もそうらしいのですが、地元の人たちが集まってこれからの町の方向性とか検討するときに、他の都市ではこんなのがいまおしゃれですよとか、流行ってますよって言うと、「なんでそんな他の町の話しを聞かなきゃいけないの」と言われるそうです。それだけ自分たちで何か新しいものを作ってやろうっていう自覚があって、実際、自由が丘では、そのような新しい価値を創造することに成功したと思われます。

自由が丘だと井上さん、何が有名ですか。

〈井上〉自由学園。

〈服部〉あ、自由学園ね。そうですね、トットちゃんで有名ですけど、もうちょっとなんか、自由が丘行って、これは買いたいなとか食べたいなとかいうものは。

〈田邉〉スイーツ。

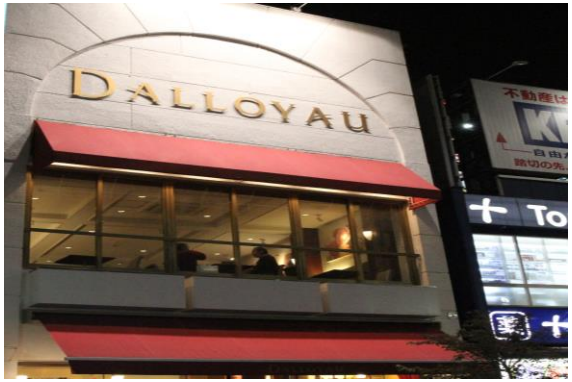
〈服部〉そうですね。自由が丘は、本当にスイーツがすごい。たとえばモンブラン。モンブランってどこが発祥か知っていますか。

〈井上〉日本。自由が丘が発祥。

〈服部〉そうそう。自由が丘が発祥なんです。モンブランていうと名前からフランスっぽいけど、実は自由が丘発祥です。自由が丘はスイーツがすごいですよ。ほかにも亀屋万年堂の西洋どらやきとかダロワイヨ。ダロワイヨは日本で初めてマカロンを売ったとこです。ダロワイヨさんはフランスに本家がありますけれども、不二家さんが引っ張ってきて。あと辻口博啓さんのモンサンクレールが来て、ほんと集積している。

スイーツフォレストっていうスイーツのテーマパークがあって、僕も調べるまでは、森永さんとか明治製菓さんとか不二家さんとか、そういうところが出資しているんじゃないかなって思っていたんです。ところがこれも地元の商店街が発案で、地元の建築家がいろいろ考えられて作った







（図・２）自由が丘は住民がつくった町。

んです。この例からも分かるけど、なんで自由が丘が面白いのかっていうと、地元の人たちが作りあげてきたからっていうところはあると思います。

■自由が丘、吉祥寺、下北沢。楽しい街は何処も地元の商店の人がつくっている。

〈服部〉逆に言うと、これはちょっと言いにくいことではありますけど、デベロッパーとかが作った町で、こういうふうに魅力が永続的な町を作ったことはいまだかつてない。二子玉川とかが注目されていますが、最初は広告とかでやれますけど、その魅力を維持するシステムがない。というのも、最初の企画した段階では。これはいいぞっていうのは皆さん頭が良いですからいろいろ考えられますけれども、そのあと時代が変遷して、そこを利用する人々も変遷していく中で、その変化にうまく対応するっていうのは、企業的な組織だと難しいんじゃないかなと思います。

そういう意味で自由が丘以外にも楽しい街。吉祥寺もそうですね。吉祥寺は北側の土地をお寺が持っているから、ある意味で市場経済じゃなくて動いている。お寺は地元ですから、だからあそこにハーモニカ横丁があるような空間ができるわけです。それがわれわれ消費者にとっては魅力。変化に対応して、いろいろと新陳代謝が出来ますから。

同じ文脈で、下北沢（図・3）みたいなのが東京なんかで面白い。下北沢はこの頃カレーフェスティバルで有名です。下北沢のカレーフェスって三・四年前でしょ、始まったの。あそこまでよくうまく行ったなと思いますけど。下北沢はやっぱ圧倒的にボトムアップなんです。下北音楽祭はけっこう昔からやってますけど、都市計画道路の建設に反対するセーブ・ザ・シモキタザワのイベントとか、東北の漁業復興を支援するイカ祭りとか、ここらへん十年ぐらいですよね、下北沢を盛り上げているイベントが立ち上がったの。これ全部、地元の商店の人とかが始めている。あそこは大きく四つぐらいの商店街があるから、お互いが競って何か面白い町を作ろうみたいな形で、ある意味でギルドの集まりのような、そういうコミュニティが形成されている。

ヨーロッパは、特にイタリアとかだとこういう感じで街のマネジメントがやられていると思うんですけど、そのシステムが、日本でも適用されるとうまく行く。





（図・3）下北沢はちょっとした都市国家、ギルドのようなコミュニティだ。

■石徹白（いとしろ）で考える。町づくりで金儲けを考えるのは間違っている。

〈服部〉岐阜県奥美濃に石徹白っていうところがありまして、ここは面白いところなんです。石徹白は水力発電を自分たちのコミュニティで作ってしまっている集落なんですけど、人口が昔は千人ぐらい居たんだけどいまは二七〇人。自分たちのエネルギーを確保するために、二七〇人の

人たちが農協作って、百世帯ぐらいなんですけど、水力発電作っちゃうんですよ。二億四、〇〇〇万円かかる水力発電なんだけど、補助金とかが今出ますから、六、〇〇〇万円ぐらいを地元で用意してつくっちゃった。百世帯だから一世帯六〇万円負担しちゃうんです。そうやって小水力発電を作ってしまう。

ここにiターンした人に取材したんですけど、東大の都市工の修士出ていて、北山総研で働いてて、そのあと外資のコンサルで働いていたっていうむちゃくちゃエリートだったんですけど、仕事やめちゃって、ここ面白そうだって、ここに住み着いて、最初は小水力発電に惹かれて行ったみたいな。その人にいろいろと話を聞いていると、ここのコミュニティは仕事がないから、仕事を作れない人以外は住めないみたいなこと言ったんですね。僕は、その発言にすごく感銘受けたんですけど、あともう一つ、いいことを言っていてそれは、みんなで協働して何かを出来ないようなコミュニティは衰退していくと。

ここの村は、村っていうか集落ですけど、二七〇人ぐらいですけれども、水力発電とか作ったりしているから、これからも行けると思うんです。マーケットは非常に小さいですけど、仕事を作れる能力さえあれば、どこでもやっていけるというのは事実だと思います。

ここは、集落レベルですけれども、そういうことが出来ればやっていけるし、郡上八幡なんかはまさに町レベルでそういうことが出来ているし、東京の面白い町っていうのも、自由が丘とか下北沢がなんで面白いのかって見てくと、コミュニティで、自分たちでどうにかやろうとしている。それが仕事だからやるというんじゃないんですよね。仕事と違うような取り組みで町を良くしようと思う人たちが集まって協働出来るとうまく行く、と思うんです。

それがどこの町でもなかなかうまく行けてないのは、企業のロジックみたいなところにずれがあるからじゃないかと思うんです。

町づくりみたいなのに企業が参画しているのは、要するに町づくりで金儲けしようとしてるわけです。町づくりで金儲けをしようとして、それで面白い町が出来るわけないんです。それはどうしてかっていうと、金儲けしようと思ったら利用者をみんな消費者として見てしまうからです。ところが街なかでは消費の楽しさっていうのは、実はそれほど無いんじゃないかと思うんです。

■コミュニティ・デザインの実践教育。商店街のカフェ、ゆるキャラ、ローカルアイドル。

〈服部〉私は経済学部で教えているんですけど、ランドスケープ、都市計画修士の出身で、専攻は都市デザイン。だから都市デザイナーになるつもりでアメリカにまで留学したんです。その後いろいろ変転してしまいまして、今、経済学部に居るんですけれども、そういうこともあって、基本的にコミュニティとか町づくりみたいなのに関心が常にあって、今もそういうのにコミットしたいなと思っています。

それで何をやっているのかっていうと、コミュニティ・デザインみたいなことをやっています。それも全然空間じゃなくて、もうちょっと、コミュニティそのものみたいなところから考えている。

じゃあ何をやるかっていうと、たとえば商店街。中心市街地とはちょっとずれるかもしれませんけど、商店街とはなんぞやみたいなのを突き詰めて、そういうものの付加価値を少し作り上げようかなと思って活動して、やったものとしては、カフェ。

商店街に入ると空き店舗があったらカフェをやらせてくれるわけです。一日四、〇〇〇円ぐらいで貸してくれるわけです。一日四、〇〇〇円っていうのは大学割引もあるかもしれないんですけど、東京の白金高輪で四、〇〇〇円でコミュニティカフェが出来てしまう。町の魅力といっても、本当、たいしたものではないですが、でもそういうのを作ったりすることが商店街では出来る（図・4）。

普通我々は消費者として世の中を見るのが得意なんですね。でも消費者のように世の中を見てたら、街を見てたら、街は全然面白くならない。みんな消費者で、街をジャニーズのイケメンを評価するような形で、彼は格好いいけど、あの彼は格好悪いみたいなね、そんな形で街を評価していても、街は全然面白くならないと思うんです。

もっとコミットするというか、距離を置いて好き嫌いとか評価のランキングをつけるのではなくて、実際に人間関係と向き合って付き合うとか、それぐらいのレベルまでコミットしたほうがずっと楽しくなります。人間関係もそうだと思うんですけど、街なんかもそういうところがあると思いますね。何か自分たちの価値を街というメディアを通じて発現するみたいな形で、町に直接コミットするような人たちがいっぱい出てくると、街はちょっと面白くなるんじゃないかなと思います。

我々のカフェどれくらい街を面白くしたかっていうと大して面白くしてないと思いますけれども、意図していることはそういうことです。商店街は少なくともそういう経験をする機会は提供してくれている。

こういう機会を、中心市街地というか、商店街は提供してくれるわけです。イオンはやらせてくれないですよ。ダイエーもやらせてくれないでしょうし、イトーヨーカドーもやらせてくれないと思います。そういう企業の人たちは消費者だけ、消費者としてしか我々を見てくれていませんし、コミットさせてくれない。しかし、街は消費の場だけじゃなくて、本来的には我々も街の価値を作る構成員だと思ってくれていい訳です。大学の教育的な観点からすると、一応僕も大学教員なんで、そういうことに気付かせてくれる体験としてカフェをやったりしています。

あと、今はユルキャラに力を入れています。学生が街のゆるキャラを作りたいっていうから、作ってみたんです。商店街に協力してもらってコンテストをやって、基本的に地元の小学校の小学生に応募を募ったので、小学生の作品が多かったんですけど、最終的には小学生のお母さんの作品が選ばれました。三年前に作って、それからコンテストに出たりしているんですけど、ゆるキャラを作ると、なかなかいろいろ展開が出来て、どら焼きも商店街のお菓子屋さんに作ってもら



（図・４）東京白金高輪の商店街の空き店舗でカフェをやらせてもらう。そうすることで直接町にコミットすることを学ぶ。

っています。近くの菓子屋さんに作ってくださいよって、学生が企画書を持って行ったら「いいよ」って言って、今、作ってくれてます。

最初は商店街のために作ったんですけど、商店街の人が意匠権みたいな問題があるから、ゆるキャラは嫌だと言われて困っちゃったんです。そもそもそういうのを放棄してもらうっていうことを条件でコンテストをやったんですけど、商店街が管理したくないって言うんで、今は僕が商標登録しています。くまモンと同じで使いたい人はどんどん使って欲しいのですが、あまり使ってもらえていません。そういう中、どら焼きを作ってもらったのは嬉しいですね。白金高輪の商店街の銀扇さんっていう和菓子屋さんで買えます（図・５）。

カフェやったり、ゆるキャラ作ったりして悪乗りしはじめるとちょっと街が楽しくなってきます。こういうボトムアップ的な、勝手連的に街を楽しもうというような動きが実際、あちこちで起きたりしているのが、自由が丘とか下北沢とか、吉祥寺とかだと思います。今、面白いのは東京なんかでは北千住だと思います。日本橋とかだとちょっとスノッブで違うと思いますが、麻布十番なんかも面白いですよね。

あと、ちょっと図に乗り過ぎて、僕はローカルアイドルもプロデュースしちゃいました（図・６）。白金の魚籃坂の商店街はタニマチとしては頼りないので、下北沢と門前仲町も地元にしてしまいました。こういう形で街に関わったりする意識を持ち始めると、街は必然的に面白くなるかなと思います。

イタリアのシェーナなんかは似たような、僕はたまたまシェーナに行ってそういうふうに感じたんですけど、ドイツなんかの街でもそうですよね、自分たちがやる、みたいな形で参画する。郊外があんまり面白くならないのは、郊外に住む人たちは皆さん住宅の条件とか、町並みの条件とか、鉄道への近接性とか、そういう自分にとっての利便性みたいなところで街を選んじゃうからね。自分が街から受けるサービスばかりを意識して、逆に何かを街に還元してやろうといった意識がない人たちばかりが住むと、なかなか面白い街が出来ないと思ったりします。



（図・５）ゆるキャラ商品。白金高輪の「銀扇」さんがどら焼きに使ってくれました。



（図・６）ローカルアイドルもプロデュースしている。こういうことを通じて町を面白くすることを学ぶ。

■要は人である。その気になりさえすれば、中心市街地は生き残る。

〈服部〉インタビューのテーマである、中心市街地が消えるかどうかっていうのは、人がどうやってその街にコミット出来るかとか、コミュニティの強さによると思います。

二七〇人の石徹白は全然消滅しないと思いますよ。実際石徹白って移住してきた人の割合が一割です。一割って言っても二七〇人の一割だから三十人弱なんですけど。

これは統計の数字だけで見たらすさまじいですよ。増田寛也元総務大臣だったら「ここ消滅」みたいに即決で判断すると思います。しかし、実際、中に入って集落の動きとか見ると全然消滅しそうにない。少なくとも雇用を求めてなく、新しく仕事を作ろうと思う人が入ってくれば、僕はそのコミュニティは全然生き残ると思いますし、言い方悪いですけど、逆にサラリーマン的な感じで、雇用に頼って生活するみたいな受動的な人ばかりの町っていうのは衰退する。

だから僕は中心市街地がうまく行く、うまく行かないっていうふうには思わない。郡上八幡なんかは一万も人口が居ないですけれども、あそこは全然、生き残ると思いますね。百年後も二百年後も。

ということで、中心市街地の課題は街にコミットする「人」が住んで居るかどうかなんじゃないかな、と思っています。

■中心市街地は商店街か？コミュニティか？

〈井口〉今お話聞いている中で二つ、もう一歩突っ込んでお聞きします。

まず、服部さん自身が定義する中心市街地とは何か。どういうところを中心市街地と言ってるのか。お話聞いてると、石徹白の話は別にして、中心市街地は商店街だというように聞こえるんだけど、商店街だけだったらショッピングセンターだって、もの売ってる、人集まってる、そういう場所なんで、商店街は無くても済むかもしれない。でも服部さんは日本の中心市街地は商店街だと言われる、たぶん今まで我々の認識はずっとそうだったんですよ。これからもそれでいいんですか、というのが一番目の質問。

それともう一つ、いま事例をいくつか出して頂きましたけども、服部さんは要するに世の中を変えなくちゃいけないと、もっとこうしましょうよと、中心市街地は元気になれるんですよという立場の人だから、いまのような事例出てくるんだけど、これはね、日本の中でいうと数パーセントの事例なんですよ。九十何パーセントの中心市街地ではそんな人たちひとりも居ない。どんどん消えて行ってる。それは、服部さん言われたように、やる気がないから。やる気がない人ばっかりなんです。なんでやる気がないかっていうと、先ほどたとえば郡上八幡はイタリアのシェーナみたいなとこですよねとおっしゃいましたけども、僕も郡上八幡大好きで何度も行ってますけども、たしかにおっしゃる通りなんですよ。すばらしいんですよ。あれは商店街だけじゃないし、あれはまさに中心市街地ですよ、イタリア語で言えばチェントロ。ああいうのがね、イタリアでは普通なんですよ、みーんなそうなんです。それで、チェントロに住んでる人も住んでない人も、チェントロに求めてるものは、ドイツも一緒ですけども、商売するとか雇用機会だとか、そんなこともちろん必要ですよ、だけど本当に求めているものはそんなもんじゃなくてまさにコミュニティーなんですよ。それがイタリア、ドイツでは普通で当たり前なんです。

服部さんがいま言われた事例、こうすれば良いというのはね、あえて言わなくちゃいけないぐらい日本じゃ当たり前じゃないわけですよ。当たり前じゃない事例は貴重ですが、果たしてそれが普通に日本で出来ると思いますか、というのが二番目の質問です。

僕は五十年間中心市街地に関わって来てもう力尽きてるわけ。もうだめだと。日本はもっと別の方向に行ってると。そっちに目を向けたほうがいいんじゃないか、という立場なんです僕は。

今そんなこと言われたらおれ立場ないよ、それを一生懸命やろうと言ってるんだから、と言われてしまいそうだけど、だからこそどうしてもお尋ねしたい。

〈服部〉ごめんなさい、別の方向ってどんな方向ですか。

■もはや日本の中心市街地は消滅してる。そこで何が出来るのか？

〈井口〉別の方向はね、はっきり言って、今までの中心市街地はもうないということです。日本にとって中心市街地は商店街だったから、それだったらイオンモール、ショッピングセンター、ロードサイドショップ、シネマコンプレックスだ。そこが今は中心市街地になっているということです。

もし日本で今までの中心市街地を活かそうと思ったら、それもごく普通の町でやるとしたら、たとえば僕が生まれ育った田舎町、朝倉市という福岡県の小さな町です。商店街は壊滅状態です（図・7）。歯抜け状態。まわり中駐車場だらけ。駐車場というよりもただの空き地ですね。店舗はいまでも少し残ってるんだけど、三軒に一軒ぐらいはみんな百年以上の老舗ですよ。そんなとこだからナショナルチェーンの店なんか全然出てこない。新しい資本も入ってこない。だから古い店ばっかりです。百年の店ってのはザラ。そうやって歯抜け状態になってくると、実は裏のほうに在ったお寺が通りから見えてくるとか、ちゃんと住んでた人のお屋敷が見えるとか、空き地になってすごく風通しがよくなったねとか、こんなとこに鳥居があったんだとか、意外と公園も近かったんだとか、要するにそういう雰囲気になってる。市もほっとくわけいかないから、ちょっとは小奇麗に手を入れてるんですけども、そこを中心市街地だとすれば、それはあり得るなと僕は思うんです。

別に人は来ないですよそんなとこ。来ないけども、イタリアの中心市街地ってのはそんなとこですから。人来ないとこいっぱい在るし、逆にそんなとこが在ることが大事なの、街なかでほっとする場所になるんですね。コミュニティーの核ですよ。だからそういう意味での中心市街地、そういうことはあり得るなと思います。日本人がそれを望んでいるかどうかは別にして。商業の核としての中心市街地はもうショッピングセンターだ、シネマコンプレックスだと思うんです。僕の話は別にして、服部さんから見て中心市街地とは何ですかということと、おっしゃる事例は特殊例でしょうと、一般に呼びかける事例としては良いけども、それの手応えはあるでしょうかと、いう話に戻ってください。





＊（図・7）福岡県朝倉市の商店街にかっての賑わいは無く人家もまばら。半分はアーケードを撤去して道路整備したが、人が戻る気配はない。

答えて頂く前に、もう一つ大事なことは、挙げられた事例は首都圏、それも東京近郊になるんだけど、今回のこのテーマは蓑原敬さんに「気をつけろよ」と言われて、いやおっしゃる通りですと言ってるんだけど、大都市は対象にしてないんですよ、少なくとも百万都市の中心市街地は対象にしてない。

数万人から数十万人の町の中心市街地ということです。だから東京の近郊の下北沢とかなんとかの繁華街、それは必ず参考になるし、われわれもそれはお勉強しなくちゃいけないんですけども、ただ商圏人口、消費者の数が全然違うわけです。首都圏に在る小さな町と、それ以外の人口数万人から数十万人の町の消費者の数ってのは全然違うわけなんだから、首都圏で成り立つことがそういう町で成り立つかというとそれはまた別の話になっちゃう。だからそのへんもポイントに入れて、中心市街地とは何ですか?行けますか?ということをお願いします。

■中心は時代によってシフトする。中心市街地もまた然り。

〈服部〉難しいですね、僕二十年ぐらい前埼玉県のある自治体の土地利用計画の仕事をやったときに、生活の中心は、ショッピングセンターじゃないかと思ったんです。駅前とかの商店街はあったんですけど、そこは商業や生活の中心じゃないだろうと、むしろ中心はショッピングセンターじゃないかと。そっちのほうに人も住んでいるし。役所としては駅前の辺りみたいなことを中心市街地だと言っているのですけど、それは駅前のそういう土地を持っている商店主向けの考え方であって、計画論的にはそこが中心である必要は実は全然ないんじゃないかと思って、けっこう考えたというか悩んだところあります。だから井口さんのおっしゃることは非常によく分ります。中心市街地というか中心っていうのはけっこう時代によってシフトするし、それがイオンのショッピングモールでも、ある意味しょうがないなというところはあると思います。

ただし、いまのショッピングモールとかは基本的に自動車でアクセスすることを前提としていますから、高齢化したりすると、アクセスっていう点では決して便利ではない。ああいうのは郊外で町のフリンジのほうに立地していて、道路ネットワークは作られていますが、本当にそこが中心になってみんなが自動車で行き始めると、なかなか難しい課題はあるなと思います。だけど人々、結局駅前なんかより今ははるかにそっちに行っているんですよね。だからそういう町で中心はどこに置くかっていうのはすごく難しい問題だと思います。

結果論として中心市街地として機能していたらそれは中心市街地なんでしょうけど、昔、中心市街地だったからといって、今そういうふうに、いまおっしゃったように歯抜け状態になってまで中心性を維持する必要性というのは僕は感じないんですけどね。僕はそういうふうに実は現実主義的に考えているところはあります。

〈井口〉服部さんの現実認識ですね。良く解りました。

中心はシフトするというところですけども、江戸時代の町人町の通りが、近代の商店街になってアーケードがかかってというのが大多数の町の商店街ですよね。城下町とか門前町の参道、宿場町。そして鉄道が通って駅前にも新しい商店街が出来た。

〈服部〉たとえば長野なんかですと、長野は善光寺のところに商業集積があって、そのあと権堂まで下がったところにもできて、さらに駅が出来た後はその駅前みたいに、商業地が三つありますけれども、じゃあどこが長野の中心市街地かって言われると、難しいところがありますね。

〈井口〉僕の子供の頃思うとね、商店街には映画館が付き物でそれをたどっていくと神社があったりして、特に戦後ですけど、鉄道の駅前が新しい商業中心になったりして大賑わいだった。その後モータリゼーションの時代が来て、商店街再開発、駅前再開発なんていうのを四・五十年前から随分やりました。そのときは古い商店街と駅前の商店街が綱引きして、両方とも再開発でなんとかしようとか、そんな話があったんだけど、結局昔の商店街の賑わいが復活することは無かっ

た。それでも何とか町の歴史を引き継いで頑張ってる。シャッター商店街と言われるとこも在りますけど頑張ってる。諦めるに諦めきれないというのが、商店主だけでなく一般市民の心の底に在るんじゃないでしょうか。

■守りたいものが在るところが中心市街地。

〈服部〉いまの話を聞いていて思ったんですけど、住んでる人たちが守ろうとするところが中心市街地だと思います。守ろうとするところが無かったらもうそこは中心という市街地じゃないと思いますよ。

郡上八幡は人々がすごく守ろうとしている、道路が貫通するのを阻止して。下北沢でもあれだけ道路の反対運動が起きているのは、あれは道路やったら壊れちゃう、道路からまちを守ろうとするから、中心市街地だと思うんです。

ドイツは、特に旧東ドイツは人口がすごい勢いで縮小していて、撤去事業とかをやっているわけです。僕、これに関しては、ちょっと調べて本書いたんですよ。『縮小時代の都市デザイン』っていう本。

とにかく、撤去事業をすごくやっていて、それに興味を持って調べたんですけど、何がポイントかっていうと撤去っていうのは、何を撤去するかっていうのが重要じゃなくて、大事なのは何を撤去しないかなんですよね。撤去しないものを守るために撤去するっていう形で、乱暴な言い方すると、がんがあって、がんのところを切るのは残りの細胞を守るためみたいな。ここを守るためには歯抜けになって縮小しているところを放っておくと中心市街地がだめになっちゃう。だから、この中心市街地っていうか中心を守るとか、中心じゃないところもあるんですけど、町のアイデンティティーを維持させるためには守らなきゃいけないところ、けっこうそれは中心市街地の場合が多いんですけど、歴史的な場所だったりもしますけど、そこを守るためにがんを撤去すると。撤去すればここは守れる、何もしないとだらだらって縮小していき、都市じゃなくなるだろうみたいな。ドイツ人は相当ストイックだから、多分こういうふうに考えちゃって、計画論的に考えるのが好きですから、そういうアプローチをとっていると思うんです。

そういう意味では中心市街地で、そこに住んでいる人たちがもう守る必要ないっていうようなところは中心市街地じゃないと思いますし、僕の埼玉の駅前の例は二十年ぐらい前になっちゃいますけど、その時に駅前が大切だとか言ったって駅前には人が来ないし、あまり大して魅力的なものも売ってないしで、特に守りたいようなものは無い。そういうところは人々に捨てられることになるし、そこは中心とは違うかなというふうに、今、井口さんとやりとりをしていて考えました。

〈井口〉日本では城下町はみんなお城を大切だと思ってるし、少なくともお城は守ろうと思ってる。城下町でも町人町、商店街をどうかってのはちょっとあやしくなってきてる。

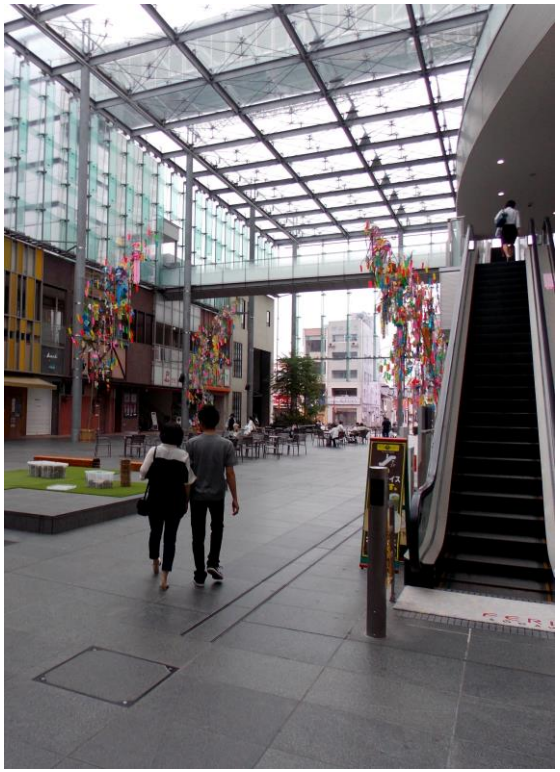
■すっかり硬直してしまった社会が、硬直した街をつくっている。

〈井口〉そうすると、街を守ろう、中心を守ろうという町は、あるんですかね。僕は無いと思うんだけど。それは先ほど挙げられたような少しの例は在りますよ。僕がテーマにしてるのは大多数の普通の町の話ですよ。

〈服部〉たぶん十五年前だったら富山なんか全然だめだったと思うんですよ。富山市は県庁所在地で一番人口密度が低くて、合併しちゃったっていうのもあるけど、合併する前から相当低いですよ。県庁所在都市では、最も郊外化が進んでいて、商店街も駅前もパッとしないし、中心部の総曲輪、あそこもなんかそんなパッとしてないところでした。でも二〇〇五年からですね、森雅司市長になってからずいぶん元気になっていますよね。ライトレール作ったりとか、路面電車のネ

ットワークなんかも良くしたりしてね。グランドプラザみたいな広場、あの広場はすごいなと思いますけど(図・8)。日本はよく広場がない、日本の都市は広場がないんだとか、広場の楽しみ方を日本人は知らないんだって言うけど、出来たらすごく楽しんで使っているじゃないですか。僕は、あの広場は公共性があるなと思いますけど。だからなんか作ったりすると日本人は使いますよ。僕は、日本人は賢いところは賢いんじゃないかなと思います。ただそういう機会が余り無い。それはあまり人を大切にしてなかったからだと思うんですよ。だから人を大切にすれば街は変わりますよ、富山市はやっぱ相当人を大切にしています。

僕富山市を結構フォローしていて、このあいだも久しぶりに行ったんですけど、市役所の職員が他と全然違うじゃないですか。僕も思わず言ったんですね、いろいろ新しいアイデア出すし、面白いことやるし、なんで富山市はこういうことが出来るんでしょうかねって、市役所の職員に聞いたんです。すると、市長がどんどんやれと、失敗を恐れずにやれって言うから、と回答したんです。ほとんどの公務員はどっちかというと失敗を恐れるでしょ。失敗を恐れるっていうのは、部下がなんかやって失敗すると自分、上司が責任とらされるからですよ。だからなんでも適当にやっといて、商業開発も、どこに行ってもとんかつ屋は和幸でね、蕎麦はそじ坊になっちゃうわけです。



＊(図・8)富山市のグランドプラザ。日本でも広場を作ればそれを使う。日本人も広場の使い方を知っている、楽しんでいる。

〈井口〉東京のとんかつね、小さなこだわりの店がたくさんある、チェーン店なんか出してない、めちゃくちゃ美味しいじゃないですか。和幸なんかと比較にならないけども、関西にいるとね、和幸が一番美味しいんですよ。

〈服部〉えーっそうなんですか。意外だなあ。

〈井口〉とんかつが美味しいのは東京。だから和幸は美味しい。

〈服部〉ああそうなんですか。

〈井口〉関西はとんかつ文化がないんです。牛肉は関西が美味しいけど。

〈服部〉エリック・クラプトンがあんなにしょっちゅう、あんなにじじいになっても日本に来てくれるのはとんかつが大好きで、とんかつとあと彼女もいますけど、主にとんかつに引き寄せられて来るんですよね。

デベロッパーの人たちはエリートだから和幸よりうまいとんかつ屋なんていっぱい知ってるんです。だけど結果的に和幸を入れちゃうでしょ。全部和幸かさぼてんかの二パターン。この世に二軒しかとんかつ屋ないのかって感じですよね。みんな悪くないんだけど個性何もないでしょ。

ジャン・ジャーディは、僕は大好きですけど、ジャン・ジャーディが博多のキャナル・シティでうまくいったらみんなジャン・ジャーディでしょ。福岡地所さんが手がけているけど、最初はなんかすごいユニークで、いい名所が福岡にできたなと思ったら、大分でも北九州でも、川崎でもジャン・ジャーディになっちゃった。六本木ヒルズもそうだし、難波のビルもなんでもジャン・ジャーディ。一回成功すると全部まねするけど、オリジナリティとかを作ろうみたいな覚悟が無い人たちが町をいじくっているという証明ですよね。最初のキャナル・シティは評価できますけど。そして、こんなことやっていて面白いものが出来ると考える方が間違っている。それで面白いものが出来ると思ったら相当楽観的ですよ。そういうことをやっていて、それで人々に町を守ろうとか言っても、盛り上げ方が下手なんじゃないかと思いますけどね。一方で、ここまでだめになるとどうにかしようみたいな危機意識を共有し始めますよ。

東ドイツの縮小している都市だってうまく行っているところとうまく行ってないところとすごい温度差あります。ライプツィヒチなんかはうまく行っていて、再統一後に人口減少しましたけど、いまは人口が復活して、九十年の再統一時ぐらいの人口まで復活しているのです。そのために何をしたかというと、ボロ家の空き家を埋めるためにタダで貸すんです。三年間とか期限を決めますけど、タダで入ってもらう。すごいボロ屋ですよ。だから修理しないと住めないけど、でもタダだからって入って修理するでしょ。三年間経った時は良くなっているんですよ。

大家にタダで貸せっていうのは、補助金みたいなの少しは出ていますけど、なかなか難しい。そうだけど、タダで住まわせてやるよって言ったら、人は来るんじゃないですか。日本の中心市街地は本当に誰も住まなくなっているけど、ここどうにかしたいって言うんだったら、タダで来なさいよとかね、そんなことも考えて良い時じゃないですかね。

郡上八幡だって空き家を二万円で借りて改修して六万円で貸すみたいなことをしているじゃないですか。普通の自治体がやるのはこういう空き家がありますよっていう情報で「マッチ・メイキング」みたいなことはやっているところあるけど、そこで金かけて投資して修繕して、そのかわり二万円で借りたのを六万円で貸すみたいなビジネスモデル化するようなところまではやってない。ちょっとした努力だけど、そんなちょっとした努力があるかないかで空き家問題も、解消まではいかないけど随分改善出来ると思うんですよね。だからそれをやるかやらないかだけど、いろいろそういうことやりにくいですよね、今の日本の社会システムでは。

〈井口〉マーケットがそっちのほう向いてないですからね。

〈服部〉だからそれは儲けとか、失敗を恐れているからですよ。僕みたいなことやる先生、誰も居ないですよ。こんなことやったらまず誤解されるでしょ。ローカルアイドルをつくったりしたら、服部はスケベだとかね、セクハラやっているんじゃないかと疑われますし、僕の風貌だと特にちょっと思われたりしますけど。

ＣＤもね、僕ちゃんとプロのレコーディングスタジオでレコーディングして、ＣＤ焼いてだいたい四十万円ぐらいはかかっているんですよ。全然後悔してないんですけど。女房には内緒ですよ。「何に使ったの？」「若い女に使った」。本当に聞こえ悪い。これは実は下北沢が下北音頭っていうのを募集していて、その賞金が五十万円だったんですよ。ＣＤの中に下北音頭も入っているんですけど、僕はそのときは五十万円取れるだろうって思い込んでいてＣＤ代は回収出来ると思っていたのに、それが回収出来なかっただけなんですけどね。

自分で判断したから出来るんですけど、これサラリーマンだったら絶対無理でしょ。こういう企画でやらせてくださいよって上司に言ったら怒られますよね。怒られるどころかボーナスも減らされますよ、企画を出した時点で。今の社会全体が、そういうところですごくがんじがらめになっているっていうところが、うまくいかない原因かなと思うんですよね。

■市民参加のコミュニティデザインのブームが進行しているのではないか。

〈服部〉僕、今「都市の針治療」[1]っていうデータベースを作っていて、世界中の事例を集めて作っているんですけど、日本はけっこう事例はあるんですよね。針治療だから、お金あまりないけれども知恵を使うみたいな事例が。

いろいろ調べていると、たとえば二〇一四年土木学会デザイン賞を受けた福岡の警固公園。柴田久[2]さんたちの作品ですね（図・9）。この警固公園なんてよう出来たなと思いますね。前と比べると、ビフォーアフター全然違うでしょ。こういうのが出来始めているから、大きな中心市街地っていうと難しいかもしれないけど、こういうデモクラティックな空間が作れるようになりつつありますよね。日本でもちゃんとした広場、もう設計出来るじゃないってね。



＊（図・9）福岡市警固公園はデモクラティックな都市空間だ。写真はGoogle Earthより借用。

〈井口〉この前、第三回だったかな、千葉さんも一緒に福岡でインタビューやって、この辺の話を聞いたんですけど、福岡は少なくとも八十年代の初めから歩行者空間やってますからね、バックグラウンドがあるんですよこういうのが出来る。

〈服部〉そうかもしれないですね。これなんかだと人の動きをバーッて調査したあとこういうの作っていますから。だからほんとに人を中心にした空間ですよ。意匠とかが先にあったりとか、そういうデザインの押し付けではないので、人が安心して使える。

前は痴漢やら、ちっちゃい犯罪とか結構あったんですけど、そういうのを防ぐような形で、よう考え、すごく調査して、設計されていますよね。こういうのを一つ二つ作って広げていくと、大きな話では解決にならないかもしれないけど、街の見方も変わっていったりとか、新しい街の

---

1 「都市の針治療データーベース」：取材・執筆 服部圭郎 公益財団法人ハイライフ研究所 http://www.hilife.or.jp/cities/ 都市の病を根本的に治すことは難しいが、効果的に鍼療法のように治すことが可能であるという考え方で、それに相応しい世界中の都市の針治療の事例を九五例紹介している。２０１６・０９・１６現在。

2 柴田久：福岡大学工学部社会デザイン工学科教授、景観まちづくり研究室

楽しみ方も出てくると思います。ここでダンスやったりして、本当に公共的な空間として活用し始めてますよ若い人が。お年寄りも活用出来ると思うんですけれどね。

〈井口〉福岡はおっしゃる通り、特定の市長さん、あるいは知事がリードしたんじゃなくて、やっぱり市民の力ですね。

〈服部〉「都市の針治療」には今日紹介した事例がけっこう書かれています。警固公園だけでなくて、富山のグランドプラザもそうです。白金台のどんぐり児童遊園なんかも、これはただの児童公園なんですけど、これもすごく良いですよ。こういうパブリックな意識をこの公園は育てる役割を担っていると思うんです。まともな公共空間と言えるものがそんなに無かったのが、だんだん増えてきたりすると、なんか期待出来ますよね。公園だけじゃなくていろんな祭りなんかもまさにそうです。下北沢のカレーフェスティバルなんかもそうだと思いますけれども、そういう形でコミュニティがうまく作られるっていうか、いま再定義っていうか再編集されているようなところだと思いますね。コミュニティデザイナーみたいなそういう職種がけっこう脚光浴びているっていうのは、そういうニーズも出始めているからかなと思いますけどね。大阪の泉英明さんもすごい面白いことやっています。あれで随分大阪の町とかもよくなってるんじゃないかな、この間、水都大阪で都市計画学会賞とられましたしね。

■地方自治体に、はたして町を守る力があるのか？

〈井口富山の森市長のやる気の話がありましたね。今回最後が富山市でやることになってます。そういう意味もあって最後を富山市にしてるんですけども、市長なり、郡上八幡の場合はあそこの役所の担当とかね、そういうところから独自の展開が出てきてるんですけど、山名さんにお聞きしたいんだけど、地方の自治体にそういうことどれくらい期待出来るかな?と思うんですけど。山名さん国土交通省の都市局に長いこといられて経験がおありなんですけども、山名さんから見られてどうですか、期待していいもんですかね。

〈山名〉いや、結論から言うと、ほとんど期待するの難しいかな。知事、市町村長など、首長さんの選挙が四年ごとにあってそこで住民から評価される。そうなると町づくりなんてのやってたら必ず落ちますね。そこを乗り越えられる首長さんっていうのは数が少ない。富山の市長さんはそういう数少ないうちの一人だと思う。あんだけ言ってあいうことをやっても、ちゃんと再選される。普通の首長さんはしがらみたくさんありますから、必ずどこかから反対が起こって、要するに足を引っ張る人がたくさん出てきて、再選されない。再選されないとなると任期は四年間ですから、もうちょっと任期長くしたら町づくりはいくんじゃないかと思うんですけど、やっぱり四年間というと町づくりはほとんど出来ないです。そういうことを考えちゃうといまの民主主義の中で町づくりをやっていくっていうのは首長さんでは無理だろう。だから首長さんを支える、コミュニティーの力、住民の方がそれを支えるだけの度量があるところしかうまく行かない。こう言うと日本はほとんど全滅だろうと、私はそう思ってるんですよ、経験からして。合ってるかどうかは分んないですよ、私はそんな感じします。

〈井口〉歯に衣着せずに率直に言って頂きましたけども、僕もほとんど同じ感じなんです。だから最後に富山を選んだのは今時の町づくりの手本だと思って選んだんだけど、話が成功体験ばかりになっちゃったら問題の本質見失うなと、実はちょっと心配してるんですけど。

■市民に町を守る意識はあるのか？ たとえば大阪の中心市街地「船場」は誰が守るのか？

〈井口〉山名さん、やっぱり市民の力が一番大事なんじゃないかと言われました。コミュニティーがちゃんと生きてるか、期待出来るか、僕は期待出来ないんじゃないか、ますます無くなって行ってるんじゃないか、だから頑張ってるところが目立つだけであって、と思うんだけど。

日常生活で皆さんどうですか、コミュニティーって意識しますか、隣近所と、あるいは自分の町をどうしたいとか。

〈山室〉私は、大阪府の北摂地区（吹田市）に住んでいます。そこの住民は大阪の都心部ではないのに意外にも移住者の方が非常に多い地域です。大きな企業の社宅なども沢山あって関西の人だけでなく関東の人も多く居住しています。移住者の中には昔から住んでいる住民よりも地域活動の経験者も多くて、その重要性を理解している方が旧住民に交じって集まると以前にはなかった清掃活動を始めたりします。新住民と地元の人と両者の血が混ざりあって活動が出来ている地域の動きは元気あるな！と感じます。　私は、大阪の船場の方でもそれを感じています。千葉さんと活動させて頂いてますが、福岡県出身の私を含め、もともとは大阪、船場じゃない人たちがメンバーにいて、船場に可能性を見出し頑張ってる人たちをその人たちが支えているような場所です。結構そのような場所に、やれる人は集まり活動してるんだと思います。

〈千葉〉船場は大阪市内のど真ん中の一番古い町なんで、今日議論される話の対象ではないかもしれないけども、中心市街地のコミュニティを考えるひとつの事例にはなると思います。

船場はそこに住む人が余り居らんのですよ。エリアは二三〇ヘクタールぐらい。大阪はキタとミナミ、二つの都心が在ると言いますが船場はそのちょうど中間にある空洞化した歴史的な都心といえるところなんですね。ここは昼間の人口が二十五万人か三十万人ぐらい居るんですけども、夜は三千人ぐらいしか居なかったんですよね。いまやっと一万二、三千人に増えましたが、それは超高層マンションがバンバン建って、いま三十棟ぐらいありますかね、それで人口が増えたんですね。かってはピーク時で六万人住んでた町なんですね。そんな状況なんですけど、今私はその船場で、言ってみれば中心市街地、チェントロなんですけど、町づくりをお手伝いしてます。ここは住んでる人が少ないので住んでる人が町をどうこうしようということにはならなくて、いままちづくりやってる連中は、そこで働いてる人、そこが好きで遊びに来る人、そういうメンバーがこの街なんとかしようやないか、もうちょっと楽しいところにしたいなあ、という活動をやってます。ここには歴史的な資源がいっぱい眠ってるんでね、これを利用しない手はないと。だから一般的な中心市街地とはちょっと違うかもしれないけども、商店街なんかは住む人も居なくなってるわけだから、共通しているとも言えますよね。

先ほど服部さんがおっしゃった、住む人が好きでここを守ろうというところが町の中心だと言われたけど、船場の場合は住む人じゃなくて、働いてる人。特に船場が好きで遊びに来てる人、そういう人たちが頑張ってるんですね。

〈井口〉大阪としてはまさにあそこが中心なんだから、船場は大事なとこですよね。

〈千葉〉そうですね。でも歴史的な中心なんだけども、今は中心といったら、キタの梅田が中心だとか、遊びに行くんならミナミの難波じゃないかとかね、だから人によって、目的によって中心はいろいろありそうですよね。その方が多様性があって都市としては楽しい。

〈井口〉しかも大阪市が湾岸開発をやったり梅田の駅北をやったり、中心から離れたとこばっかりやって真ん中を空洞化していってるじゃないですか。

〈千葉〉これまで行政は都心に人を住まわせようって気は全然なかったから、そういう政策をとらなかった。業務地区としての機能を優先し単一化しちゃったもんだから、時代が変わると空洞化し慌てているわけですよね。行政はそれをどう変えて行っていいか分からない、その役割の一端をいま、地域の働く人、訪ねてくる人たちが担って、まちを変えようと頑張っているということだと思います。やっぱり人の住んでいない中心市街地というのはおかしくなる。例えば船場では「船場ことば」を残そうと運動する人たちがいますが、住む人がいなくなると生活文化が一緒に消えていくんです。都市の文化の問題でもある。

■東京一極集中が、日本中の中心市街地をダメにしている。

〈服部〉大阪だと御堂筋や北梅田で勝負したいっていうのは、国の役人の人たちが出資を決めて、東京ばっかりに集中するのと同じですよね。競馬で言えば東京は一番外れが無いみたいな、一番よさそうなものにお金を投資しちゃうようなもんですよ。そういう考え方でやっていますよね。お金かけるんだったら一番無難で、野球だったらエースばっかりに連投させるみたいなね、大谷ばっかりに投げさせるようなもんですね。

〈栗原〉一昔前のジャイアンツですよ。

〈服部〉そう、長嶋さんのときのジャイアンツかもしれない。そういうことばっかやっているから、全然多様性とか出来ない。確かに東京はそういう意味では野球チームのイチローとか王選手みたいな存在なのかもしれませんけどね、四番打者みたいな。四番打者ばっかりを強くして四番打者ばかりに給料あげたりしたらチームとしては弱くなっていくじゃないですか。日本はたぶん、あんまり比喩としていいかわかんないですけどプロ野球チームとして一番打てるやつにばっかり給料あげたり、プレーをやらせたりするような、変な感じの社会システムを作っていて、それが国土レベルだと東京だし、大阪行くと御堂筋、北梅田になっちゃうんですよ、エースで勝負って。船場とか他だって良いところがあるじゃないですか、国土レベルで言ったらこんな東京ばっかりに投資して何やっているんだって、本当思うんですけど。日本なんて国土これだけ南北に長くて、すごいいろんな個性もありますから、多様な国土像って作ることが出来るのに、なんでも東京でしょ。オリンピックだって東京で。東京でオリンピックするんで、すごい大変なことばっかり起きているじゃないですか。大阪の夢の島にザハの国立競技場、ポツンてやったらおしゃれですよ。夢の島にカブトガニ浮かんでいて、良いじゃないですか。それを東京でやろうとして、しかも東京なんてこんな世界に冠たる大都市なのに、コンパクトオリンピックとかわけ分んないこと言って、山の手線の中にザハのあれをやろうと思ったからみんな怒っちゃうわけですよ。だけどあれ東京だって東京湾に作れば全然よかったけど、大阪の夢の島なんて絶好でしょ、福岡だって人工島にザハのカブトガニ素晴らしいですよ。これだけで観光客来るでしょ。

これ、僕言うと結構みんなに叩かれるのですが、あれはシドニーのオペラハウスみたいなもんですよ、全然規模がはるかにでかくてね。あれを日本が持てた可能性を考えるとすごい惜しいことしましたよね。あれ東京でやっちゃったから間違いでしょ。コンパクトシティって言って山の手線の中にしたのも間違いで、二回間違いをしていると思いますけれども、「なんでも東京」みたいな発想でやるからこういうことになっちゃうんですよね。大阪なんかだったら楽しかったと思いますよ。夢の島でね。夢の島、あれ何か使い道あるんですか、あんまり無さそうですよね。あそこで、良いじゃないですか、すばらしいオリンピックになったと思うけど、

〈井口〉いやいやそれは多分栗原さんも同感で、オリンピックの話はもうばかばかしくて話す気にならないんですけど。

〈服部〉これでどうなるんですかって感じですよねほんとに。

〈井口〉あれはもう、愚痴にしかならないからあとで飲みながら話しましょう（笑）。

■そもそも人間関係みたいなところが弱くなってて、コミュニティ・中心市街地の話どころではない。

〈山名〉先ほどのコミュニティーの話に戻るんですが、コミュニティーの問題って人が住んでないってことが一番の問題ですよね。日本の商店街とか都心っていうのがだんだん住む人が居なくなっちゃったのが街を面白くなくするけっこう大きな要素になってる。昔は地域の人がみなさん街の中へ買い物に来てそこに商店街が出来て、その商店街にいろんな施設が病院とか市役所とかみんな立ち上がってそれがワンセットになってきたんだけども、だんだん人が住まなくなる。商店

街もほとんどいま人が住んでないですよね、皆さん外に住宅持っている。したがってコミュニティーを担う人ってなかなか居ないんじゃないかという感じですね。

先ほどの郡上八幡とかそういうところは住んでる人が居たと思うんですけど、日本の大多数の中心市街地には街を担う人が居なくなってる。行政もすぐコミュニティーって言うんですけど、東京なんかも昼間は人が多いですけど夜はほとんど居ない、最近ちょっと増えてきましたけども、そういう意味ではコミュニティーを担う人間が居ないと街を楽しくすると言っても、なかなか難しいんじゃないかと思うんですが、この辺どういうふうに考えられてますか？

〈服部〉人が住んでないところは失礼な言い方になりますけど悲惨って感じですよね。うまく行っているところはコミュニティを担う人たちが居るってことですし。ただし石徹白の事例なんかもそうですけど、人が居なくなっても新しく入ってくる人たちが居るところはうまく行ったりするし、いち早くサテライトオフィスに目を付けた徳島県の神山町みたいなところもそういう可能性があると思います。別に今住んでいる人たちがコミュニティを担わなくても、新しくどこかから呼ぶことが可能かもしれませんし、可能性はゼロではないと思いますね。

あとちょっと、僕のコミュニティはもうちょっと広義で言ってるところがあって、町の話とかとは離れてしまうかもしれませんけど、日本人はなんだかんだ言ってもコミュニティにある程度属していて、コミュニティカ、強いと思うんですよ。他の国とくらべても強いと思うんですけどね。ただそれは昔は会社だった。会社とかそういう組織のコミュニティ性がすごかったじゃないですか。日本の企業の会社のコミュニティの強さっていったら、欧米の比じゃないでしょ。だって欧米なんて社内旅行とか無いですよ。普通の会社で社内旅行とかね、温泉とか行っちゃうわけじゃないですか。あのコミュニティの結束とか紐帯っていうのが日本の企業の強さの源泉なんじゃないかと思うぐらいですけど、そういう力を秘めている。

そういうコミュニティがあちこちでいま崩壊していますよね。崩壊っていうか脆弱化している。そういうのは結構地域だけじゃなくて日本全体の問題としてあるかなと思っているんですけど。だから単に山名さんの言われるような、コミュニティに住んでいないからじゃなくて、そもそもコミュニティがあちこちで弱くなっている。僕のゼミだってすごい弱いですよ、ゼミもコミュニティですけど、昔に比べたらはるかに衰弱していますよね。

〈井口〉要するに人間関係を求めてないっていうことですか。

〈服部〉人間関係みたいなところから弱くなっていて、だから中心市街地どころの問題じゃなくて（笑）、あちこちで問題がある。僕は、それぐらい問題は深刻であると思っていますけど。ただそういう中でもコミュニティを作ろうというかね、そういうものを求めていたりとか。一プラス一が三になるような世界があるじゃないですか。みんな個のほうが良いってわけでもないから、要するに良い協働をするとより強くなるみたいなそういう考え方が皆さんまた共有出来るようになると、ちょっと変わるかなとは思います。

■分譲の集合住宅ではコミュニティが生まれやすいが・・・

〈井口〉栗原さんさ、越谷で話聞いたけど、駅前にマンション出来て、あれ何戸ぐらい入ってる？

〈栗原〉四二〇戸ぐらいですかね。

〈井口〉そうすると千人超えるぐらい入ってるわけですよね。栗原さんは人が住んでないところは中心市街地じゃないと言われる。栗原さんがやった再開発ではマンションを作ってそこの駅前広場を設計してるんですが、あそこは一つのミニコンパクトシティーで人も住んでる。これは新しい中心市街地の一つの形じゃないかというお話だったですよね。

僕はそこまで言っていいの?、という話をこの間したんだけど、人間関係っていうか人のつながりが、確かに人住んでるけど、あのマンションの中の人ってみんなバラバラと違うの、あれはコミュニティーと言えるのかな。

〈栗原〉意外と団地とかマンションってコミュニティが出来やすいんですよ。特に分譲はうまいこと出来てて、管理組合があって基本的にコミュニティーが作りやすい。僕が前に居た団地が公団の中層三十四棟、五九八戸で一管理組合だったんです。もう一つ分譲の別の管理組合があって賃貸があって一、四五〇戸で一個の自治会だったんですよね。僕、管理組合の役員、自治会の事務局長やりましたけど、意外と集合住宅ってのは戸建ての町よりもコミュニティーが作りやすいんです。神社も無いけど祭りをやって神輿を好きな人が手作りで作ったりとかね、それから月に一回日曜日はみんなで午前中草取りしたり掃除したりとか、結構そういうので集合住宅って非常にコミュニティを作りやすい仕組みになってるんです。共同で所有してる持ち分があるんで、あとは知らないよって、お金だけ払えばいいよっていうふうにいかないことで、逆に救われるんじゃないかと思ってます。

〈井口〉それはありますね。管理をまるごと管理会社に委託すると他人ごとになっちゃう。そんなとこではコミュニティが弱くなりますけどね。自分たちで責任持ってる組合はコミュニティが出来てますよね。

〈服部〉自分を守るためには隣と協力しなくちゃいけない。だから商店街のところでも言ったように、個店のオーナーが街に居るほうがうまく行くっていうのは、やっぱり自己責任的な立場で関与していくからだと思うんですよ。自分のところだったら、街を楽しくして良いテナントに入ってもらいたいと思いますよ。

■根源的に生きていくためには、人と協働することが極めて重要だと思いますけど。

〈荻田〉私、五月末まで神戸エリアを営業担当していました。神戸は二十年前に震災があったこともあり、地域の方同士のコミュニティ力がすごく強いです。また地域に関わる活動をされている方もたくさんいらっしゃいます。一例をご紹介させていただきますと、神戸市役所のすぐ横に隣接した大きな公園（東遊園地）、そこの賑わいを活性化しようとされています。街と海の中間部に在って、全然人が来ない場所、そこに出来るだけたくさん人に来てもらい、長く滞在してもらう仕掛けづくりとして屋外図書館や、卓球台を置いてみたり、そんなのを地域の方たちも参加されて行動されています。震災があり、悲しい出来事を経験され神戸の人たちはとてもコミュニケーション、コミュニティーが強くなったと思いますが、そういう意味では日本はいつどこで地震があってもおかしくない国です、そんな日本ですが、コミュニティの意識が低くなっているようです。それはなぜなのでしょうか?

と思うんですけど、それでもコミュニティ意識が下がってきてるって、これなんでやろう。

〈井口〉服部さん、それを私に聞かれてもみたいな(笑)。

〈服部〉いやいや、それはやっぱ消費主義みたいな考え方が相当蔓延してきたからじゃないですか。家族でさえ、そういう形で見ちゃうところもあるじゃないですか。コミュニティの根源的なそういう単位でさえ、ある程度自分の都合というかそういうのを優先する。なんでも消費者的な形で、人間関係でさえ見てしまったりとか、そういうのってのは世界的な傾向だと思いますけれども。

〈荻田〉自分事にされていないのでしょうか?東京の街とかも、自分のものじゃないと思ってるの、結構皆さん無関心になってると思いますね。

〈服部〉そうですね、それはあると思いますね。だから公共的な考え方みたいなのがすごく退行しているっていうことはあると思いますけどね。

今の話を聞いていて思い出したのはルワンダの話です。ルワンダに行ったのですが、すごいんですよ。コミュニティ再生のウムガンダというシステムがあって、学校なんかみんなで作っちゃう。なんでこんなこと出来るかっていうと、お互い殺し合ったからね、ルワンダは。こんな悲劇は体験したくはないですけど、ここまでやっちゃうとコミュニティはいまおっしゃった、災害もそうですけど、こりゃあかんなと、ある程度行き着くと、コミュニティは重要だっていうのがすごく良く解る。

水俣のもやい活動なんかも水俣病でコミュニティが二つに分断しちゃったから。あそこの水俣のゴミの分別とかはすさまじいですよね。二十八分類、今二十一になりましたけど、あんな分別出来るっていうのは水俣病という共通体験があるから。環境に対してすごい高い意識を共有出来る。今おっしゃったように神戸が強いとか、そういうことまで経験しなくて本当は自覚したいと思うんですけど。根源的に生きていくためにはそういう、人と協働するっていうことは極めて重要だと思います。

■近隣の人が集まるとこが中心市街地。でもそんな中心市街地は、ほぼ全滅・・・

〈栗原〉中心市街地っていろいろ皆さん定義違うんだけど、遠くから遊びに行くとこは僕は中心市街地じゃないと思うんですよ。買い物に行くでも。やっぱり地場で近隣の人が集まるとこが中心地。全部が徒歩じゃなくてバスに乗って来るとこあるかもしんないけど、わざわざ遠くにあそこに遊びに行こう、買い物に行こうっていうとこは、それは商業集積地であるかもしれないけど中心市街地とはちょっと違うのかなというのが僕の考え。生活があるところが中心市街地だと思うんですよ。そういう意味では自由が丘なんてある意味じゃ生活あるんだよね、遠くからも来るけどね。

〈服部〉この頃ね、自由ヶ丘になぜか観光客が来ちゃって。でも基本的には地場の街なんですよ。面白いのは東京って観光地がないですから、どこ行っていいか分んないので、自由が丘のような街にまで来てしまう。

〈栗原〉浅草は観光地ですよね。

〈井口〉俺の浅草抜かすなよってね(笑)。

〈服部〉浅草は観光地ですね。でも若いオーストラリア人とか、若いドイツ人とかは浅草じゃないんですよ、行きたいところが。クールジャパンっていうか、きゃりーぱみゅぱみゅなんですよ。そういう東京見たいんだけど、街歩いてもきゃりーぱみゅぱみゅ居ないし、どこ行っていいか分んないんですよね。そういうのがいま下北沢にうじゃうじゃ来ていますよ。吉祥寺とかも来ているかもしれない。

下北沢で行きつけのバーみたいなところありますけど、そこには結構来るんですよ。そのお店はママさんっていうかオーナーは日本人だけど、旦那さんはイギリス人で娘さんは英語がペラペラだからっていうのが行きやすいっていうのもあるけど、いまネットでね、「おすすめ 下北沢」とか「おすすめ 東京 バー」とか検索すると、そういう店が出てきて、それ見て来るんですよね。アパートかなんかを一ヶ月ぐらい借りて、東京に居てもどこ行っていいか分んない。浅草もそのうち一回ぐらい行くと思うけど、彼らはもうちょっとナイトライフみたいなものを期待しているので、おそらく六本木はまだ行くにはちょっと若いんですよ。彼らが下北とか自由が丘に来ちゃうんです。そして、ケーキ屋で並ぶのね、辻口さんのケーキ屋。

〈井口〉中心市街地の定義でね、栗原さん言われた、そこに住んでる人たちの中心が中心市街地だろうと言うんだけど、それはまったく僕もそう思うんですよ。

僕が一年のうち数か月住むことにしているイタリアのメルカテッロという山奥の町[1]、一、四〇〇人しか人住んでませんけど、そこにいまオーストラリア人とかアメリカ人とかが長期滞在で来るんですよ。アメリカの音楽学校の学生が一ヶ月間夏の合宿で来るんですよ。なんでこんなところに来るんだと聞くとね、トスカーナとかだと、ああいうところは全部観光地になっちゃってる。イタリア人の本物の生活が分んないと言うんです。ここに来ると観光客が全然居ない。だからイタリア人の生活がナマで見れる、経験できる。町の魅力がだんだんそっちに移って行ってるんですね。それでこれはまた皮肉な話だけど、イタリア観光協会というところがね、そういう町を三百ほどリストアップして出してるんですよ（笑）。なんか矛盾した話なんだけど。

だから町の魅力っていうのは栗原さん言われるように、そこに住んでる人たちが作ってる中心の魅力、それが中心市街地だっていうのは僕もまったくそう思うんですよね。そういう意味では日本は全滅。だから見切りをつけて、別の見方をしたほうがいいんじゃないかと僕は投げかけてるんです。

〈服部〉なんかね、全滅っていうのはちょっと、

〈千葉〉やや挑発的ですよ（笑）。

住む人がコミュニティの中心かもしれないけど、クローズドなコミュニティはそれはそれで問題なのではないか、住む人でも土地の人もいれば、よそからの新しい移住者も混じり、働きに来るのもいれば学生がいるかもしれない。そうした混在を許容するのが中心市街だと思うのだけど。

■中心市街地がコミュニティの核になるイタリア。

〈井口〉僕が住んでるところは大阪府豊中市、区画整理で出来て四十年ちょっと経った新しい街です。僕は区画整理が出来てすぐのときにそこ行ったんで、まだ舗装されてない道があるぐらいのとこだった。そういう不安なとこだと自治会が出来るんですね。僕も自治会入って一生懸命みんなで町づくりの活動したんですよ。道路のこととか、集会所を作るとか、お祭り始めたり運動会始めたり、自治会が元気良かった。それである程度ちゃんと暮らせるようになってくると、もうどんどん自治会員が抜けちゃって新しい住人は参加しない。今だに創設当時の何人かが役員やって、かろうじて維持してる。そういう状態です。

僕も関西に住んでますから阪神淡路の震災経験ありますけども、日本人は災害が起きたときはバッと団結するじゃないですか。コミュニティー、バッと強くなる。大きな混乱も無い。だからどっかにずーっと根っこに日本人はそういうものを持ってるんだろうなと思いますね。普段の付き合いは無いけど何処かで信頼して頼り合ってるというか。だから僕は日本からコミュニティ意識が消えることはないと思うんだけど、日常生活で特に問題がないときはコミュニティなんか要らないわけですよ。

ところが僕が行ってるイタリアのメルカテルロは延々とコミュニティが元気ですよ。なぜかっていうとコミュニティーを楽しんでるんですよ。人間関係を楽しんでる。お祭りやイベントがたくさん在る。町のクラブ活動も在る。何時行っても広場やバールには誰かが居て、他愛も無い話をしたり挨拶し合ったり、仕事の打ち合わせしたり、話し声が絶えないですよ、中心市街地は。そしてフェイスブックやってる。すごいんですねフェイスブックのやりとりが。フェイスブックが広がると、いつも広場に出て来て顔合わしてなんだかんだという楽しみが無くなるんじゃないかと思ってたんだけど、それは話の種が増えただけで、依然としてその仲間の付き合いがあるんですよ（図・10）。

---

[1] 「メルカテッロの暮らし」井口勝文　京都造形芸術大学出版局藝術学舎　２０１６年

ドイツのケルンでも同じような経験したんだけど、夕方の立ち飲みのビアホールの周りは凄いことになってますよ。みんなビール片手に持って、ミツバチの巣のように集まってワイワイ騒いでる(図・11)。だからちょっと違うなと僕思うんですよ、人間が。我々日本人とはライフスタイルが違う。



＊(図・10)イタリア、メルカテッロのガリバルディ広場。広場に行けば誰かに会えて、挨拶したりお喋りしたりして時間が潰せる。



＊(図・11)ドイツのケルンの広場。仕事を終えて賑やかに食前酒のビールを酌み交わす市民たち。

■日本には日本独自の街があるのではないか。イタリア、ドイツは参考になるのか？

〈井口〉僕はこのインタビューで「ドイツ、イタリアを参考に、(日本の)歩行者空間による中心市街地の構成」を考えると言ってるんだけど、考えれば考えるだけ、ヨーロッパと日本は違うなと思えてくる。日本は日本独自のものを考えたほうがいいんじゃないか、日本は日本独自の都市を作ってきてる、そっちに目を向けたほうがいいんじゃないかと思われてくる。そうなると五人の外国人にインタビューされている「都市の針治療」とか「ヨーロッパから学ぶ『豊かな都市』のつくり方」[1]を出されている服部さんの真意をぜひとも確かめたい、と言うのが今日のインタビューの核心なんですけど。

〈服部〉基本的にはそんなに違わないんじゃないかと(笑)

あんまり違わないんじゃないかなっていうのはすごく思っていて、おそらく、ちょっとしたズレですよ。例えば公共的な広場が無いっていうのが日本の都市と欧米の都市の違いみたいに言われますけど、実際広場作ると福岡の警固公園もそうですけど、富山のグランドプラザだってすごくうまく使うじゃないですか。だから広場の使い方が分らないわけではなくて、広場が在ればうまく使う。あまり良い公共空間じゃないと使われないんですけど、ちゃんとした公共空間を作ればうまく使われる。ひどい公共空間だったら欧米でも使われませんから。だからそこらへんは相当似ていると思っているんですよね。

僕はブラジルのクリチバの研究を今でもやっていますけど、今のクリチバを作っているのはほとんど半分ぐらい日本人ですよ。クリチバの公園、動物園や植物園とかあそこらへんの公園を百個

---

[1] 「ヨーロッパから学ぶ『豊かな都市』のつくり方」：服部圭郎　財団法人ハイライフ研究所 http://www.hilife.or.jp/yutakanatoshi/yutakanatoshi　2016・10・22

以上作ったのは大阪府立大学の大学院出ている日本人ですよ。中村ひとしさん。いまはブラジルに帰化しちゃいましたけど。

あそこのバス交通システム、みんながすばらしいって言っている、作ったのは日系二世ですけど日本人の血を引いている。あまり日本語しゃべれないですけども。そういう意味ではブラジル人かもしれない。カシオ・タニグチさんのことですが。僕はそういう意味で能力的にも日本人がそういうのは作れないわけではないし、クリチバの公園では日本庭園のアイデアをすごく反映されています。ウルグアイのランドスケープ系の雑誌がこの公園の設計をした中村ひとしさんの特集したときは、日本的な香りがとてもすると紹介してます。クリチバの街や公園は世界中の人が結構好きだと思いますけど、それって、ブラジル人も日本的な香りが好きなのかって僕も解釈したりして、そういう意味では井口さんの「日本とヨーロッパは違う」というのとは、異なる意見を持っています。、

クリチバの市長が日本の都市を見て「印象は何ですか?」って聞くと、「車が赤絨毯を走っている」と回答する。「なんだこの車優先の都市は」って。車優先の町づくりをしたのはそういうのをやっちゃっただけであって、車優先の町づくりじゃなくて人間中心の町づくりをやろうと思えば日本人にも出来る。今までだってやってきていたし、そういう事例もある。やれば出来るんじゃないかと思いますよね。制度的な問題ですよ、人が楽しくないような車優先の町づくりを行政がやってきて、中心市街地壊して。今、下北沢にだって行政は二六メーター道路作ろうと思っていて、地元があれだけ反対していて、区長も反対しているのに、あれだけ頑張っちゃってつくろうとしているのですから。

こんなことヨーロッパでは起きないんです。アメリカでは低所得者が住んでるところでは起き得ますけど。一九七〇年代だったらこれは世界的にやられていたことでしょうけど、こういうことをやって良い都市を作ろうっていうのは間違っていて、本来の都市計画はそんな大きな道路をつくるというものじゃあないんですよ。だから日本の行政には良い都市を作ろうって意志がない。壊そうとしているでしょ。おそらく、ここがヨーロッパと日本の最も大きな違いだと思います。行政が人を見ないということ。しかし、これはまちづくりだけではなく、全般的に言えることですよね。

■日本は民主主義の国ではない?

〈井口〉中心市街地ではヨーロッパは歩行者優先の歩車共存、日本は車優先の歩車分離。歩行者空間はヨーロッパは屋外のカフェテラス、日本は室内の喫茶店やアトリウム空間。ヨーロッパはコミュニティとその中心市街地、日本はショッピングモールとチェーン店。全部ヨーロッパとは真反対向いてますよ。

〈服部〉それは行政がおかしいんであって、

〈井口〉いやいや、それは僕、違うと思うんです。日本は民主主義社会ですよ。みんなが嫌だと言えば出来ない。そんな道路は要らないと言えばいい。でもみんな思ってない、拍手してあー出来た出来たって、みんなその方が良いと思ってるんですよ。

〈服部〉たぶんそこが前提としての違いであって、僕は日本は民主主義じゃないと思います。日本は民意が反映されていないですよ。

〈井口〉じゃ反映しようと思ってないんじゃないですか、する必要がない。今のやり方で満足なんですよ。

〈服部〉人々が思ってない可能性はある。だけど日本は世界的に見たって民主主義ランキング[1]なんてすごい低いですよ、２０番とか３０番とかそういう感じじゃないですか。欧米的な観点から見ると、民主主義の国だと思われていない。民主主義が分ってないってところもあるんじゃないですか。歴史的に、民主主義でやらないととんでもない目に遭うぞっていう経験が薄い。

〈井口〉まず民主主義が分らないといけない。あと何十年かかったら分りますかね。山名さん分りますかね日本人に民主主義が。と言うよりもヨーロッパとは違っても、日本には日本流の民主主義が成立してるんじゃないですか？「取り敢えず満足な限りあとはお上任せ」という民主主義が。

〈山名〉私は衆愚主義だと思ってます日本の場合は（笑）。要するに劇場型、皆さんが良いと言うことしかやらないっていう世界です。今も相変わらずそうです。こういうものにしましょうっていう提案が政治家から出てこなくって、皆さんが欲しいものを与えましょう、皆さんのお好きなものを作りますと、それが選挙で選ばれる人の条件。これは普通の民主主義と言えるのか僕良く分んないとこですね。

〈服部〉原発なんかだって、おじいちゃんとかね、僕は死んじゃうからどうでもいいよ、みたいなことを、平気でテレビ番組やドキュメンタリーとかで言うじゃないですか、テレビ番組で平気でそう答えるような人たちが居るわけですよ。そういう中で、郡上八幡のように良い町を作れるコミュニティが少しでも在るだけですごいなと思いますけど、こんな状況下で。

〈井口〉なるほど、そうくるか（笑）。

〈服部〉自由が丘だってほんとちょっとこじゃれていて、ちょっと僕のイメージには合わないんですけど、すごい面白い街ですよね。そういうのも出来ますから、日本人が出来ないわけではないと思うんです。

〈山名〉残念ながらそういうのは日本の場合はレアケースで、それがもっと広がってくれれば良いんですけどやっぱり非常に数少ないレアなケースしかないのが残念だなって思います。

〈服部〉確かにおっしゃる通りなんですけど、一つもなかったら絶望的な気分なんで、確かに井口さんの言うようにもう駄目だと言っちゃいますけど、だけどゼロじゃなくて少しうまく行っていたら、出来ないことは日本人が理由ではないと思うんですよね。日本人を理由にすることは出来ないと思うんですよ。

〈井口〉じゃ、何を理由にします？　僕は企業で仕事してきました、商業主義ですよ。企業だけでなく今の世の中は商業主義ですよ。商業主義って何かっていうと、みんなが望むものを作らないとね、望まないものを作ったら失敗するんですよ。結局ね、みんなが望むものを、一番望むものを作って行くんです。それが世の中の流れになるんです。いまの街もみんなそうですよ。大阪の隅々まで和幸のとんかつが来るのはね、やっぱり和幸美味しいと思ってみんな行くから来るんですよ。

■新しい方向を示すのがプロの仕事。人生の本当の豊かさは世界中共通している。

〈栗原〉それちょっとね。みんなが望むものが正しいったら住民に聞いてその通り作れば良い町が出来るのかになっちゃうわけでしょ。でも実は、望んでるけど他を知らないから今はこれを望んでるってのいっぱいあるわけですよ。そうすると、知らないものを見せたら、ああ望んだものよりこっちが良かったってことあるんで、決めつけちゃうのはすごく危険ですよ。

〈井口〉結局そこになるわけ。それじゃあ我々の務めはもっと良いものが在りますよ、本来こういう生き方するべきですよ、というのを見せてあげるのがプロの務めか。

---

[1] イギリスのエコノミスト誌傘下の研究所エコノミスト・インテリジェンス・ユニットが世界一六七ヶ国を対象に二年おきに発表している民主主義指数（Democracy Index）に基づくランキング。２０１５年。

〈服部〉一つはそれありますよね。洋菓子、最初日本人みんな不味いと思ったらしいんですよ。多くの人が、なんだこのバタ臭いのはって食べなかった。僕チベット行って、バター茶飲んだらそのあまりのまずさに驚きましたけど、あんな感じだったんでしょうね。なんだこの不味いものはみたいな。だけどだんだん好きになってきたりするところがあるから、そこはちょっと徐々に変わるみたいなところがあるような気はしますけどね。

〈井口〉そうすると結論はね、プロは諦めずに頑張らなくちゃいけない。ヨーロッパにあるような良いものを見せ続けて、一般大衆を洗脳、洗脳じゃない(笑)、もっと良いものに目を向けさせないといけないと、それがプロの務めで諦めちゃいけないということになるんですかね。そういう意味では服部さんまさにそれをやって頂いてるわけですよ。

〈服部〉コミュニティに入るとハッピー、すごい豊かになるっていうのは、結構僕も、僕の場合は若干なんちゃって的ですけど、そういう形でネットワークが出来るっていうのはすごく自分の人生を豊かにしますよね。だからそういうコミュニティに入ると、都市で生きている有り難さっていうか、価値を体感出来ますから。コミュニティの中に入ってることの豊かさみたいなもの。自分も、そういう意味で人生豊かになりましたし、ものの見方も変わるし、それはすごい有り難いことだと思います。だからそういうチャンスがあるんだったらどんどん入り込むべきかなというふうには思いますけどね。そこのところは日本人もヨーロッパ人もアメリカ人も同じ、みんな一緒だと思います。

＊本インタビュープロジェクトは、ＪＵＤＩ公募型プロジェクト二〇一四、二〇一五年度、およびＪＵＤＩ関西ブロック公募型プロジェクト二〇一五年度の助成を受けて実施しました。
掲載写真は特記無き限り＊印は井口提供、それ以外はすべて服部圭郎氏提供。
＊会場はヨシモトポール（株）会議室（東京有楽町）を提供いただきました。





■インタビュー参加者■（敬称略）

服部圭郎（はっとり・けいろう）
一九六三年に東京都で生まれる。東京そしてロスアンジェルスの郊外サウスパサデナ市で育つ。東京大学工学部土木工学科を卒業し、カリフォルニア大学環境デザイン学部で修士号を取得㈱三菱総合研究所を経て、二〇〇三年から明治学院大学経済学部で教鞭を執る。二〇〇九年四月から二〇一〇年三月にかけてドイツのドルトムント工科大学客員教授。現在、明治学院大学経済学部教授。博士（総合政策学）、技術士（都市・地方計画）。専門は都市計画、地域研究、フィールドスタディ。主な著書に『若者のためのまちづくり』（岩波書店、二〇一三）、『道路整備事業の大罪』（洋泉社、二〇〇九）、『衰退を克服したアメリカ中小都市のまちづくり』（学芸出版社、二〇〇七）、『サステイナブルな未来をデザインする知恵』（鹿島出版会、二〇〇六）、『人間都市クリチバ』（学芸出版社、二〇〇四）。共著に『下流同盟』（朝日新聞社、二〇〇六）、『脱ファスト風土宣言』（洋泉社、二〇〇六）、『都市計画国際用語辞典』（丸善、二〇〇三）など。訳書に『世界が賞賛した日本の町の秘密』（洋泉社、二〇一一）。共訳書に『都市の鍼治療』（丸善、二〇〇五）、『オープンスペースを魅力的にする』（学芸出版社、二〇〇五）

〈ゲストメンバー〉発言順

吉村　飛実：㈱コトブキ　都市環境開発室
井上　弘子：㈱コトラボ（コトブキ系列企画会社）
山室　浩一：㈱コトブキ　関西支店　関西都市環境開発室課長、ＪＵＤＩ会員
荻田　太郎：㈱コトブキ関西都市環境開発室長

〈インタビュープロジェクト　主催者〉

井口勝文（代表）　千葉桂司　山名清郷　栗原　裕

⑧　2001６.06.30　インタビュー

世の中は大転換する

蓑原　敬

〈蓑原〉得難い機会を与えていただいたので、時間を有効に使って、皆さんと一緒に一歩でも前に進んだ議論ができればと願っています。そのため、僕が出だしに長々と話す時間を端よるためにメモを送ります。まずは、井口さんがあけすけな批判をしていただければ、流れができると思います。よろしく。

【蓑原さんより送られたメモに応える】

■都市の公共空間　―　管理の問題に目を奪われて問題の本質を逸らしてはならない。

〈蓑原〉公共空間とは、私個人（私的共同体ではない）によって専用的に管理されているのではない、様々な形、規模の空間のことだろう。しかし、そういう一般化した観点、特に空間施設の管理的な観点からの議論は、都市の成立の歴史的軌跡や都市の賑わいの本質に関わる都市の「公共空間」の議論を希釈してしまい、問題の本質を見えなくしてしまう。

〈井口〉管理が賑わいの本質（後述）を阻害しているのではないか、管理の在り様が賑わいの本質を封殺しているのではないか、という問いかけを今までのインタビューではしていますが、私はその前に、「賑わいの本質とは何か?」「それを本当に市民は望んでいるのか?」そのことを知ることが先だと言っています。その後に、管理がそれを阻害しているのかどうか、今のままでいいのか、それを考えようという見解です。

賑わいの本質が得られる場所が中心市街地だと私は定義します。それでは日本人が望んでいる賑わいの本質とは何か？　商業の賑わいだけなのか？　コミュニティのふれあい、文化的な環境、安息の場、そのようなものも「賑わいの本質」に含まれるのか？　商業の賑わいだけなら、郊外のショッピング・センターや企業の商業施設で満たされるだろう。商業、コミュニティ、文化、安息を含む賑わいの場を我々が本当に求めているのであれば、そのような中心市街地を、そして公共空間を（再）構築しなければならない。まずそのことを確認することがインタビューの第一議的な課題。その後に、管理の在り様が問題になる、あるいは問題にならない、という見解です。

■都市の公共空間とはどこのことを言っているのか?

〈蓑原〉今、井口さんや関与した皆さんが都市の「公共空間」として問題としているのは、都市空間の中で、特定の性質や役割をもった広場や街路、私的公開空地などである。その特定性自体が深く考えるべき課題だと思う。

〈井口〉都市の公共空間を私は以下のA～Eのように特定しています。

A：道路法に基づく道路（駅広を含む）、公園、公開空地、通路（公開された敷地内通路）。屋根の架からない屋外空間であることが原則だが、日除けなどのテントやパラソルが架かっていても

これに含みます。
B：アーケードの架かった道路、大屋根が架かっているが内外を仕切る壁は無い空間。
C：地下街。
D：建築の中のアトリウム、ショッピングモール。
E：ひところブームになって建てられた巨大な多目的ドーム（東京ドーム、出雲ドームなど）。
今回の中心市街地の課題として対象にしているのは、このなかのAとBだけです。それ以外は私が今回想定する中心市街地の公共空間に合致しないと考えるからです。
AとBの存在意義、市民がそれを本当に望んでいるかどうか、を確かめるのも今回のテーマです。
中心市街地をC、D、Eにまで拡大して考えることも否定はしません。その場合は私が想定する中心市街地とは全く異なる都市空間になるでしょう。むしろ現実はそうなりつつあるのかもしれません。
〈蓑原〉都市の公共空間はその名の通り「公共的」な要請が高いので、アーケード街、歩行者天国、まちなか広場、公開空地の整備など様ざまな事業、誘導、規制手法を通じて現実に即して実現してきたのではないか。それぞれの管理形態に応じながらも、社会経済的、政治的、行政的な事情に従いながら、その要請に応えて、一定の応答をしてきたと考えている。
〈井口〉その通りだと思います。市民の要請、要望に応えてと付け加えても良いと思います。それで本当に良かったのか？このまま続けて良いのか？というのが今回の問いかけです。

■公共空間の使い方と管理のまずさは、日本の近代都市計画の稚拙さに由来している。

〈蓑原〉現在の日本では、縦社会の中で、施設管理者（道路、公園管理者）と施設利用行動管理者（警察）の力が圧倒的に強く、その管理者の管理上の都合によって空間のデザインや空間上の行動が規制されている。その管理の現在の態様は、日本の行政構造の中で、極度に中央集権的である。しかも、都市民の生活をトータルに考えて世界標準の都市計画を考え、実行しようとする制度も中央組織もない。だから僕は日本の近代都市計画は世界標準に達していないと断定している。
〈井口〉本音は同感ですが、「日本は日本のやり方でやるしかない」という諦めの方が最近強くなって、「日本流の都市空間があって良いかも？」というのが今回の問いかけです。
「もの足りないな」と思う公共空間の在り方、使い方も、結局は日本人がそれを求めているからそうなるのだと思うところが結構あるからです。今回参考にしているイタリア、ドイツの歩行者空間を観察していると、彼らは日本人とは異なるライフスタイル、異なる人生の価値観で生きていると思えてくるんです。

■都市の公共空間の担い手はだれか。現実的な基盤に立って評価し、考えるのが専門家の仕事。

〈蓑原〉都市の「公共空間」の担い手は、歴史的には多数の家業型の商店主、職人などだったが、今やそれが全く変質し、大規模な商業経営者や不動産投資家のイニシアテイブに負うところが大きくなっている。しかし、そのような現象は東京など一部の大都市に限られたものだ。
全く異なった動機付けと企ての意思で行なわれている（大都市における）このような現象を、「協議型まちづくり」という一つの名で呼んで、すべてを同じ土俵で語ろうとすることに、僕は与することができない。

〈井口〉一部の大都市の中心市街地は今回問題にしていません。数十万人以下の地方都市の中心市街地の課題として議論しています。毎回そう確認してやっていますが、どうしても大都市の事例になってしまいがちなのは反省しています。それだけに今回富山市でやる意義は大きいと期待しています。一方、日本人にとっての「賑わいの本質は何か?」の課題については大都市にも地方の中小都市にも共通する普遍的なテーマだとは思っています。

〈蓑原〉しかし、このような公的、私的なイニシアテイブの有り様を、日本的な特性として冷静に評価した上で、その現実的な基盤の上に立って処方を書くことが私たち専門家の役割ではないのだろうか。

〈井口大都市に限らず日本中が大資本の論理、グローバリズム、商業主義一辺倒だと思えてなりません。その結果が東京一極集中、地方都市の中心市街地崩壊、コミュニティの崩壊、過疎村の進行です。国は1962年の全国総合開発計画以来この傾向には一貫して警鐘を鳴らしきましたが、実際にはその反対方向を積極的に進めてきました。

今や東京を頂点とする富士山型の構造が日本の形であって、日本の強さの原点であると考えるしかありません。安全、便利、快適が最優先の生活、都市デザインはそのことと無関係ではありません。

そして人の住まない中心市街地、モータリゼーションによるロードサイドショップの進出が日本中で進んでしまいました。今回のインタビューはそのことを前提にしたうえで、都市の中心市街地、公共空間に我々は何が出来るか、何が期待出来るかを問うつもりですが、そうすると出来ることの限界が見えてしまいます。

我々日本人が望んでいるライフスタイル、人生の価値観は何か、私たち専門家はそれを現実的に受け止めなければなりません。同時にその先の、本質的な価値を提案する責任もあることを忘れてはならないということですね。単純に諦めてはならない!とお叱りを受けた気がします。

■中央集権的な国家総動員体制と戦後の経済最優先が、今の日本をつくった。

〈蓑原〉西欧のように古代から都市国家が発達し、中世においても都市の自治権が存在した歴史と伝統をもち、それが近代的な政治構造に引き継がれているところとは日本は決定的に違う。西欧では、他民族、多地域との血生臭いせめぎ合いの中で生き残るために、都市は、都市としての共同体を基盤として、自律性を持った社会構造の上に統治集団が存続してきた歴史があった。そこでは、統治集団と都市民、場合によっては周辺部の農村を含めた地域社会集団とが政治的一体性を持って発展してきた歴史があった。日本は、そのような歴史的な経路とは全く異なる道を辿ってきている。

明治以前の幕藩体制下では、武士を中心とした統治集団の拠点である城と侍屋敷を中心に城下町が構成され、都市は、あくまで統治集団のサービスの場にしか過ぎない周縁部に過ぎなかった。しかし、周縁部の統治は極めて表層的で、周縁部の空間の管理は、都市民の自治的な管理に委ねられ、治安なども岡引き(おかっぴき)などによる間接的な支配に委任されていた。

明治政府は、西欧列強の支配を逃れるために、天皇制の下に、極めて強力な中央主権国家、軍事国家を創り上げざるをえなかった。分散型の統治構造を変え、内務省が地方を支配し、県知事も任命制とし、自治的な活動は機関委任事務の形をとった。

西欧に倣って、植民地を広げる帝国主義国家としての国家経営を進め、第一次世界大戦後はさらに外地への植民地展開を拡大し、内政をおろそかにした軍事的な国家となり、都市の近代化は大きく遅れた。結果として15年戦争に突入し、敗北し、国土、特に都市は壊滅的に破壊された。

しかし冷戦時代が始まるという世界情勢に恵まれ、日本は、中央集権的な国家総動員体制を温存したまま、近代国家としての国家発展を計画し、実現するという過程に成功した。しかし、この間、日本の都市は、自律的に自らの地域を総合的に考えて形成管理するという意志を育て上げる機会を失ってしまっている。

また、経済成長を最優先にする政策のもと、経済優先の交通通信体系を築くことに総力をあげ、市民の生活を豊かにする持続的な都市ストックの形成には成功していない。自動車利用を野放しにした結果、都市は拡散し、他方、都市住宅ストックの累積には意を注がなかったので、局所的な超過密開発を許容する乱雑な都市風景を生み出してしまっている。

日本の歴史的な都市が持っていた、そして西欧では未だにそれを維持できている、都市の公共空間が失われ、その代償であるかのように、郊外の大規模なショッピング・センターの、似て非なる公共空間に市民が囲い込まれるのを放置し、むしろ歓迎している。都市の公共空間の形成維持と活力の源泉だった家業型の商店街はほとんど壊滅し、街の担い手がいなくなっているので、この流れを現実的に阻止する力が失われてしまっている。

■都市の公共空間には、基本的な反省が求められている。

〈蓑原〉高度経済成長を経て、社会経済が成熟の段階に入ると中央集権的な体制では地域社会が維持できなくなってくるのは世界的な一般則だから、そのようなグローバルな構造を受け止めて、一九八〇年代からは、地方分権の方向性が見え始め、法制度上も分権化の方向に動き始めたが、日本だけは、革新勢力の自滅によって、保守集権的な構造が強固に生き残り、最近では、反動的な流れが強く、分権化の流れは全く停頓してしまっている。

一九七〇年代の初頭に革新自治体が簇生して、自治的な都市という観点から、中央集権体制に抗して、縦割りの都市計画行政を超えた実験的な試みがなされる。

典型的な成果は旭川市が開設した買い物公園で、その一九七二という時点は、ミュンヘン、クリティバに並ぶ先行事例である。横浜の馬車道や伊勢佐木モールがこれに続く。しかし、このような地方自治体主導の力が弱まるに連れ、都市の「公共空間」をめぐる都市民の需要を満たすべき行動がとり難くなる。

結果として、数多くの社会実験と称するガス抜きを行いながらも、制度的に都市の「公共空間」を形成し維持する社会的な仕組みができていない。

東京でも行政とは遠い形ではあるが、銀座や代官山では市民自治的な力で街の魅力が維持再生されているし、まちづくりの行政とは無縁でも下北沢、人形町、戸越銀座、砂町銀座などの魅力的な場所も残されてはいるが。

最近では特区制度という名で、規制緩和という名の行政介入の強化が進められている。そこで、歩行者天国や、まちなか広場の形成と維持を図ろうとする主体的な都市が結集して、その成果を広めようとしているが、なかなかうまくいかない。

都市の公共空間を生かしてきた街の担い手がいなくなっている現状では、担い手のあり方、公共

空間の姿や運営についての基本的な反省なしには対応できない段階になっていると考えられる。

■ヨーロッパはすでに一九七〇年代に都市政策を転換している。日本はこのままで良いのか?

〈蓑原〉欧米では、自治的な歴史、伝統に支えられて、都市空間の形もその担い手も日本よりははるかに強固に残っている。それでも、自動車の一般的な利用の拡大に対応して、都市の公共空間を再編成するのは至難の技だった。しかし、一九七〇年代以降、都市の公共空間を取り戻すために、都市単位での包括的な交通政策、都市計画政策がとられてきた。フランスが最も先進的な国だというのがピーターホールのお墨付きだが、ヨーロッパの各地では、都市の公共空間を取り戻すために公共交通サービスの強化、自動車利用、自動車駐車、荷捌き規制、自転車の利用などを一体として考え、実施に移してしている。難航しつつも、大型店やモールの規制も強い。最近では南米にも、公共輸送サービスを軸とする包括的な都市空間形成が行われる例が見られるようになっている。

生活を自動車利用に全面的に依存している北米では、ヨーロッパ型の都市計画に成功している例は少ないが、シアトル、サンフランシスコ、ポートランド、ボストンなどの例外的な実例もある。しかし、少なくとも都市計画思想としてはニューアーバニズム思想が圧倒的なプレゼンスを持っており、都市的な規模ではない、プロジェクトベースでの実現例も少なくない。

都市の公共空間の維持と再生には、交通計画だけではなく、住宅政策を含めた都市計画全体の総合的な運営が不可欠である。世界標準の都市計画は明らかにその方向を目指している。

そして長期趨勢としては明らかに小さな国家、大きな社会への転換の過程にある地球社会の中で、官主導の都市計画の限界も明らかである。

〈井口〉今回のインタビューが日本の在り方に対する基本的な自覚、反省のきっかけになって欲しいと思います。

インタビューは蓑原さんが述べられている現状認識を共有して進めなければなりません。しかし議論はここを出発点とすべきであって、ここを確かめ合う場ではないと考えます。

基本的な反省を踏まえたうえで我々もまたヨーロッパ型にシフトすべきなのか、我々には我々の方向が在るのか、そこを議論したいと思います。

これは都市計画、国土計画の基本的な方向に関する我々の覚悟の問題です。良く言われるような、「ヨーロッパの良い所は取り入れながら・・・」という半端な議論は避けたいと思います。ヨーロッパと日本の間には基本的に大きな差異があると考えるからです。

■経済構造が変わることを視野に入れた議論をしなければならない。

〈蓑原〉都市の公共空間を支えてきた家業型の経営体系が影を潜め、企業型の経営体系が前面に出てきた日本の現下の経済構造の中で、今までと同じような経営体系を前提とし続けることがはたしてできるのだろうか。

西欧社会では「家業」に代わる「個業」、「生業」、企業とともに都市活動に大きな影響を与えてきた慈善事業の展開系であるNPO事業、利潤追求が目的ではない「仕業」などの新しい経営体系が要請されているのではないか。

日本はどこに向かっているのだろうか。どこに向かおうとしているのだろうか。

井口さんはじめ、今回の調査研究に真摯に取り組んでいる皆さんはどのような処方を用意しよ

うとしているのだろうか。その議論を深める上で、上述のような僕の見方は共通の認識枠たりえているのだろうか。

【インタビューを始める前に、井口がテーマを確認します】



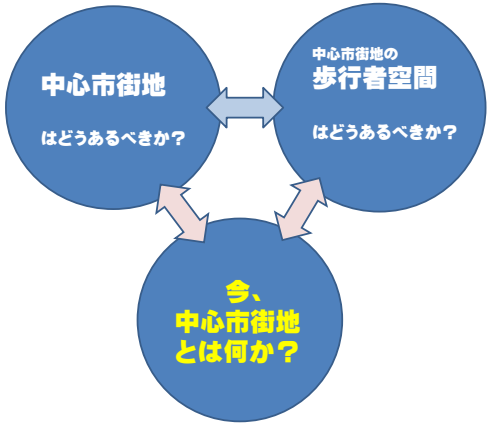
＊（図･1)ミラノ ブレラ地区の歩行者専用ゾーン



＊（図･2） ミュンヘン マーケット広場の歩行者専用ゾーン



＊（図･3） 富山市のグランドプラザ



（図 ・ 4） 中心市街地をめぐる問題の所在

■日本人にとって、中心市街地の「賑わい」とは何か?

〈井口〉インタビューのテーマは、「イタリア、ドイツの事例を参考に日本を考える」ということですが、その話のポイントをスライド三枚で見ていただきます。

私が考える対象にしているのは都市の外部空間。道路、広場などの公共空間の使い方です。日本にも公共空間は立派なものはたくさんありますけど、使い方がヨーロッパと日本は違う、ということです。

イタリアはミラノです(図・1)。

ドイツのミュンヘンです(図・2)。

屋外空間にカフェテラスがある、ビアホールがある、市場が立つ。そういうライフスタイルは地中海が発祥の地で、アルプスの北側の国ではもとはあんまりやらなかったんです。それが、街なかから自動車を追い出して道路や広場を歩行者空間にしていくと、「やっぱりこれは地中海式に使うのがいいぜ」ということで盛んに使い始めたんですね。

もともとはこんなには使ってなかった。特に北のほうに行くと、そうは使っていなかったんですけど、今はどの街でもこういう状態になってきているというのがヨーロッパの都市の公共空間です。

富山のグランドプラザです(図・3)。

いま日本中で話題にしている広場です。こういう広場を自分の街でもつくりたいと、毎日見学者が来ています。でもよく見るとヨーロッパの広場とはだいぶ違います。今日はその話になります。

中心市街地というのは「賑わい」があるところであると一応定義します。

ヨーロッパと同じようなことを富山でもやっているわけですけど、賑わいの質というものはやっぱり違いますね。ヨーロッパと日本では「賑わい」のとらえ方が違うのかもしれない。

するとその賑わいとは何だ? ということが今日の話の中心になると思います。

■中心市街地をめぐる問題の所在。

〈井口〉インタビューの議論は単純に言うと三つに絞られますが、それは三つ巴に重なり合っています。まず「中心市街地はどうあるべきか?」。次は中心市街地の「歩行者空間はどうあるべきか?」。そしてこれを考えるときそもそも「中心市街地とは何か?」というのがはっきりしていないといけない。この三つです(図・4)。

中心市街地のあり方というのは、時間を経てどんどん変わってきています。三〇年前、二〇年前と今は違います、もちろん五〇年前とは大きく違う。

ここで断っておきますが、今中心市街地とは何かという、「今」の話です。昔こうだった、良かった、本当はみんなそこに戻りたがってるはずだ、という類の楽観的、希望的な話じゃなくて、今、中心市街地はどうなっているのか? どうあるべきか? そこでの歩行者空間はどうあるべきか? という現実的な話を、今日は展開します。

同じことをヨーロッパで考えてみますと、中心市街地とは何か? という問題提起はありません。それは分かりきっているから。中心市街地とは歴史の都心であり、文化の中心であり、商業の中心であるとみんなが思っているし、それが実際に存在していますから。

つまり、その都市のアイデンティティ、いろんな意味での中心、へそですね。「これがなかったら都市じゃないよ」という中心的存在が実際にある。それが中心市街地。

富山だったら、城下町というアイデンティティがあるわけですけども、そういう意味での歴史の都心というものがあるんです。はっきりしてるんです。だから中心市街地とは何か？という問題提起はない。

そうするとヨーロッパでは、中心市街地はどうあるべきか、そこでの歩行者空間はどうあるべきか、という二つの課題になります。

ヨーロッパも戦後に高度経済成長しました。特にイタリア、ドイツは日本と同じように戦後の復興を経て高度経済成長しました。それでどんどん自動車も走るようになりましたし、都心にどんどん新しい建物を建てたりしました。郊外への市街地のスプロールも進みました。しかし、一九六〇年代後半から七〇年代になって方向転換して、自動車の進入を規制し、街並みを保存して職住近接を進め、歩車共存、歩行者空間を面的に整備しました。今や中心市街地は写真で見たように親密で賑わいのある街、市民の生活と文化の中心的存在になっています。

一九六〇年代、七〇年代前半のヨーロッパの中心市街地には自動車が溢れていました。今のヨーロッパの中心市街地はまったく様変わりです。都市政策を方向転換してそういうことにしたんです。

一方日本はどうでしょうか。中心市街地とは何か？というテーマは、今でも我々にとって大きな課題です。それがはっきりしないで他の二つを考えるということはあり得ないわけです。

改めて考えてみますと、日本では中心市街地イクオール商業の中心、すなはち商店街じゃなかったでしょうか。いろんな歩行者モールもやってきましたけど、全て商業モールだった。商店街がテーマだった。そして商店街にだんだん人が来なくなって寂れてくると、それは郊外のショッピングセンターとセットの話ですから、商業の中心は郊外のショッピングセンターに移っちゃった。つまり中心市街地が商店街であれば、それは郊外のショッピングセンターへ移って何の不思議もない。

さらに最近は、駅の再開発、あるいは駅ナカというものが盛んに作られてます。そこが町の中心になってきている。中心市街地はそっちへも移っていってる。

ヨーロッパでは中心市街地の存在価値としては生活（住まい）と文化が非常に重要な位置にあったんですけど、日本ではあんまり意識されていなかった。商店街ということしか意識されていなかったと言って良い。今でも、生活（住まい）と文化の存在が中心市街地を支えてるという意識は非常に薄いんじゃないかと思います。

■自動車社会（モータリゼーション）はこれからも続くのか？

〈井口〉一方で、中心市街地の歩行者空間はどうか？

ヨーロッパは歩行者空間を面的に整備しましたけども、そこで一番大事なことは歩車共存なんです。人と車が同じ道路で共存する。そのために自動車の通行を厳しく規制する、ということです。

ヨーロッパが歩車共存で歩行者専用、歩行者優先の街を作っている背景には中心市街地で

はできるだけ自動車を使いにくくしようという思想があります。これは環境問題ともセットなんですけども、自動車依存の都心部というのを止めようという意図があるわけですね。日本の場合はそこははっきり意識されていない。自動車社会を推進しようという社会的合意が強い。従って歩行者空間を整備しても歩車分離、つまり自動車はできるだけ動きやすく、そして人は安全に。そうなると歩車分離になるんです。

面的に歩行者空間を整備するというよりも、線的に局所的に人が安全に歩ける場所や歩道を作っていく、ということになる。自動車は安心して街なかを走れるように車線を確保する。そういうものを日本はやってきている。

富山なんかは日本の中ではかなりヨーロッパ型に近いんですけども、それでもヨーロッパと比べると、やはりこういうことが言えます。

というのが今の日本の現状であると私は思います。これは良い悪いの問題ではなくて、これが日本人が選んだ生き方であって、それにはそれなりの背景がある。だからそれをちゃんと押さえていかないと議論はできません、ということです。

よく間違えられるのですが、ヨーロッパが良くて日本は遅れてる、みたいな取り方はして欲しくないんです。ヨーロッパはこうで日本は今こうなんだ、こういう状況で日本はどうやっていこうかと、進むべき方向を考えるのです。

■我々は「日本の」中心市街地をつくっているのだろうか？

〈井口〉もしかしたらこういう中心市街地の可能性があるかなという私の思いを最後に提案しておきます。今日の一つの話の種、話の中心でなく話の脇に置いて考えてください。商業を中心にした商店街としての街なかの中心市街地はもう駄目。それは郊外のショッピングセンターや街なかのコンビニに取って代わられる。一方図書館などの文化施設やコミュニティ施設が駅前、駅ナカに移りつつある。そうやって中心市街地は今も拡散し続けている。

じゃあ日本の街なかはどうなるのか、中心市街地は無くなるのか、それでいいのか。街なかには別の可能性があるのではないだろうか。生活と文化、これは住宅も含めますけども、そういうものが本来は中心市街地にあったはずです。中心市街地とその周辺には多くの人が住んでいて、生活の文化が在って、それが街を支えていたはずです。

ヨーロッパはむしろそっちが核なんですね。というのは日曜日は店が閉まってしまうんです。だから、商業が賑わいの中心ということはあり得ないんです。ただし、レストランとかカフェとか飲食店は開きます。だからみんな、そこに行くんですけども、物販店は閉まってしまうんです。

日本もそっちのほうへシフトしたほうが良いんじゃないか、そっちの可能性はやろうと思えばあるんじゃないか、という思いがあります。

商業の賑わいを楽しみたかったら郊外のショッピングセンターに行ってください。従来の商店街を中心にした中心市街地と言われてたところは、生活と文化を中心とする街として見直す。もちろん人が住む街にするんです。人が住んでいるとこれはそれなりの地域の商業というのが存在できるんです、必要になるんです。今の商店街の中で頑張っておられる商店主さん、そういう人たちもこれに貢献できると思います。

規模は小さいかもしれない、全国展開するような店じゃないんですけど、本当に生活に根ざした身近な商業というのは、当然立地する。コンビニエンスストアも形を変えて大事な場所になるかもしれません。飲食、レストランはもちろん必要である。あったほうが楽しい。あるいは介護施設やケアセンター、住民サービスの公共施設も要る。そういうサービス業も含めた新しい形の地域商業というものがありうるんじゃないかと思います。蓑原さんの言われる「個業」、「仕業」、第六回のインタビューで服部さんが語られた「街にコミットする」場にもなるでしょう。神社や町の文化施設、古くからの歴史の名残りみたいなものは元々中心市街地やその周辺に集積していました。

歴史の都心、生活文化の中心であり、歩行者空間を面的に整備した公園のような歩行者の街にする。「結局なんや、おまえ、ヨーロッパ型がやっぱり良いと言ってるんじゃないか」と言われるかもしれません。そうなんです、「やっぱりヨーロッパ型が良いね」と僕は言います。でもこれは元々の日本の街なかの姿でもあるんです。こういう可能性が日本にもまだあるんじゃないか？

ただし、問題がひとつあります。私たちがそういう生活を望んでいるかどうか？

我々は本当にそれを望んでいるか？　現在の日本の、若い人たちのライフスタイルを見るにつけて、「望んでいないんじゃないか」と僕は思います。

だから、今僕が言ったような中心市街地をつくる可能性はかなり低い。

富山市は日本でも数少ない、中心市街地が非常に良く整えられている街です。また、さらに整えようとしている街です。街を歩きながら、今日のテーマに一番ふさわしい街だったなあと思いました。ひょっとしたら、これはもう、日本人が望む中心市街地の最もよく出来た姿じゃないの？　これ以上のことが何かできるんだろうか？

そこでもう一度考えるのですが、最初に写真で見ていただきましたけども、イタリア、ドイツの街の賑わいと、富山の中心市街地の賑わいとはどこか違いますね。

ヨーロッパと較べると親密なコミュニティの賑わいがもうひとつ感じられません。公共空間が良く使われていて街が楽しいとは、富山であっても言えない。我々が満足する街の賑わいとはこういうものだと言い切れるのだろうか。富山市はヨーロッパにも自慢できる私たちの街なのだろうか。もしかしたら実はもっと素晴らしい日本の中心市街地をつくる可能性があるのかもしれない、というところが今日のインタビューの課題であります。

■インタビュー、四つの問いかけ。

〈井口〉今日の問いかけを四つにまとめました。

一番目に、我々は中心市街地を本当に必要と思っているのでしょうか？

ヨーロッパ型の中心市街地を日本人は知らない、というか、忘れてしまった。だから今やそういうのが良いとは思っていないし、求めてもいない。旅行でヨーロッパの街に行くと「ああ良いねぇ、ヨーロッパ、良いねぇ」って帰ってきますけれども、日本に帰るとあれは別世界のことだと考えて忘れてしまう。私たちは中心市街地を絶対必要と、本当に思っているのでしょうか？

二番目、必要だとした場合、中心市街地イクオール商業であれば、それはショッピングセンターと駅前で十分ではないでしょうか？　必ずしも今までのような中心商店街である必

要は無いのではないでしょうか。ショッピングセンターや駅前が日本のこれからの中心市街地になるのでしょうか。

三番目、都市の屋外空間の楽しみを日本人は失ってしまった。今や求めていない。それよりもきっちり空調されて、雨も降らない、風も吹かない、そういう場所でゆっくりする、安全にすごす。そっちを日本人は求めているんであって、屋外の公共空間というのは眺めて、風景が良ければそれで十分である。それは日本の庭園文化に通じる必然性がある。ヨーロッパは公共空間をいかに使うかということを一生懸命考えているし、楽しんでいますけど、日本人は使うことはあんまり考えない。街なかの屋外の生活は、年に一回のお祭りでは盛り上がるけど、普段はそれほど好きでもないのではないでしょうか？

四番目、中心市街地を何処でどのようにつくるのか？ 我々が本当に中心市街地を必要としているのであれば、日本には日本の中心市街地があり、それにふさわしい公共空間があるはずです。それを我々は何処にどのようにつくるんだろうか？ という問いに最後は絞られます。

最初に私から蓑原さんにお聞きします。蓑原さんはみなさんご存じの通り、ずっと中心市街地に関わってこられました。中心市街地がどんどん消えていく、弱くなっていくのに常に警鐘を鳴らされてきました。「必要なんだよ」と言い続けられてきました。

ところが最近書かれてることなんか読むと、「あれ、蓑原さんもとうとう諦め始めたんじゃないかな？」と思われる節があるようですが、蓑原さんいかがでしょうか？ 今でもしっかりと、中心市街地の復活を考えられてますでしょうか？

蓑原さんへの問いかけ

1・ヨーロッパ型の中心市街地を、
日本人は知らない。だから求めていないのでは？

2・中心市街地＝商業であれば、
それはショッピングセンターとコンビニで十分では？

3・歩車共存の街、屋外空間の楽しみを、
日本人は忘れている。もはや求めていないのでは？

4・日本に中心市街地は生き残れるか？　残すべきか？
日本には「日本型の中心市街地、日本型の公共空間」
がありうるだろうか？

【ここからインタビューの、本番です】

■蓑原敬は三〇年近く、富山に関わってきた。

〈蓑原〉会場にはせっかく座っておられる地元の方が大勢おられるので、本題に入る前に私と富山との関わりの話しを少しさせていただきます。

一番最初に私が富山に伺ったのは、昭和の終わり頃、今来ておられますけど、県庁の川崎政善さん（当時、土木部建築課所属）という人から声をかけられて、富山の駅前の景観会議を開いた時でした。それはどういうことだったかと言いますと、富山とか金沢は日本の中でもっとも先進的な、近代的な都市計画をやっている。そういう意味では、当時の建設省ですけど、今の国土交通省全体の仕組みの中でも優等生としてやってきていました。そのときに駅前の再開発事業で二つの再開発ビルができる、駅広も整備し、その向こう側に、ちゃんと駅前の景観を整備するんだという計画を高山英華、井上孝両委員会を設けて作った。ところが実際に再開発事業の計画で出てきた絵を見て当時の中沖知事が、「こりゃ話が違うじゃないか」、「前の高山、井上両委員会でやった議論と、ちゃんと整合してないじゃないか」という指摘があり知事の決済が降りない。そこで県庁の川崎さんが対応し、「じゃあ、景観会議というのを作って、知事の意向を踏まえながら、再開発プロジェクトをどう調整したら良いかといったところから考え直す」ということになって私に声がかかった。それが私の富山に対する最初の関わりなんです。その後も実に長い間いろいろかかわらせていただいて勉強させてもらった。一番の勉強は、富山の中心市街地を勉強していて、やっぱり中心市街地は放っとくと無くなると確信したことです。僕は以前、茨城県で都市計画課長をしていて、水戸の中心市街地の人に向かって、貴方がたは、お握りですか、砂粒ですか、団結して街の再生をしないと街は時代の風の中で無くなりますよと警告したことがある。一九六〇年代の始めに既にアメリカでは街が砂粒の如く消え去っていくのを目撃していたからです。富山での経験を何人かの人と一緒に本にしました。」「街は要る！」[1]という本を富山の中心市街地をデータをベースにしながら書いていますけども、日本の中で中心市街地がなくなるよ、ということを富山で実感しました。

■ヨーロッパの都市は市民社会の拠点である。

〈蓑原〉今、井口さんが言ってるみたいに、もし都市というものを商業の問題だとしたら、実は日本の商業というのは砂粒のごとく風に吹き寄せられて町に集まって、またひょっとしたら砂粒のごとく消え去るんじゃないか、放っとくとそうなるんです。

なぜヨーロッパと違ったかというと、ヨーロッパは商業じゃないんですよね。市民がまとまった握り飯になっていて、その中に商業活動も組み入れられている。そのペースには、先ほどは井口さんの話では触れられなかったけれど、市民が地域の権力者と一体となった自治意識があるという政治構造の歴史的な差異がある。現代にも続く基本的な考え方の根底に、城壁で囲まれた都市の中に市民が権力者と一緒になって住んでいる、自治を持って

[1]「街は要る！――中心市街地活性化とは何か」（河合良樹と共著）学芸出版社、2000 年

いるという歴史のＤＮＡが染み付いている。そして、その町が周辺の農村部も含めて、生活と自治の拠点としての都市として機能してきたという、この歴史が今のヨーロッパの歴史も支えてるということなんです。今ヨーロッパではその方向に向かってもう一度一生懸命戻しているとおっしゃってましたが、まさにそういうことがはっきり言えるわけで、そういう歴史的な背景があるわけです。

■富山、金沢は拠点を活かすように交通ネットワークを敷いている。

〈蓑原〉ところが日本にはそういう歴史がないわけだから、富山で本当にそういうところの現実を勉強すればするほど、街が刻々と無くなっちゃうな、ということが分って来る。富山でそういうことを見ながら、日本中の街の拡散を市街化区域の線引きで制限せよって、抑えさえてたんだけども抑えきれなくなっちゃって、日本中の街でどんどん拡散が進んじゃったことが明らかになる。拠点ネットワークを敷くことでなんとか街の雰囲気が残るような、拠点を生かすような方向で、それを公共輸送機関で結びつけるような考え方でいくべきではないだろうかという議論を今更になって国でしてきていますが、都市計画新法の線引き制度の目標はそれ以外の何物でもなかったはずです。まさに着々と富山はそういう方向に向かって動き出して、非常に大きな成果を上げてきた。だから、線引き制度の成果が上がらず、住宅の拡散、それに伴う都市機能の拡散を防げてはいないけれども、富山の中心市街地、金沢もそうなんですけども、中心市街地が今もそれなりに残ってちゃんと機能している。

■日本の中心市街地は歴史的に存在の必然性を持っていない。

〈蓑原〉実は、多くの県庁所在地ですら中心市街地はほとんど生き残っていないんです。なぜかと言えば、基本的に歴史の構造的な違いがあるわけです。歴史の話をすると、はるか昔の話は今とは関係ないと思うかもしれませんけれど、実はそうじゃなくて、我々は本当に歴史を背負って生きてきて、歴史のイメージの中で動いているわけだから歴史のＤＮＡって無視することはできないわけです。そのＤＮＡを考えてみると、さっきの井口さんの話ではないけども、日本人が持ってる都市に関するＤＮＡは、ヨーロッパのＤＮＡと同じか、というと、これは決定的に違うんです。

何が違うかというと、ヨーロッパでも地中海文明に近いところでは、ギリシャの時代から都市というものが自治都市であった。城壁があって自治都市である。自治都市の真ん中にはアゴラというものがあって、それからストアという市場みたいなものがあって、そういうものの中で人が集まるということが、都市生活のライフスタイルを築いていく基本になっている。その中に住んで、その都市を守っていくということで共同体が発生しているから、都市というものが現代においても未だに強く生き残りうるんだけど、じゃあ日本の歴史はそうだったかっていうと実はそうでもなんでもない。

■日本の近代都市計画はようやく、戦後一九四五年から始まっている。

〈蓑原〉明治から今年で一四八年です。明治以前は完全に武士社会であって、お城があって、周辺に武家屋敷があって、その他の街は武士社会に対するサービス用途、サービス地

域でしかないという構造を持っていて、権力者と一体となってその地域を守るとか、住民の自治意識で地域を繁栄させるという構造にはなってないわけです。

明治になったときにどうなったかというと、当時の帝国主義の世界の中で植民地にならずに生き残るために、富国強兵しか道がなく、それを集権的な国家にして一挙に実現するよりほかなかった。その点は評価せざるをえないでしょう。しかし、明治以前には、日本全国で見れば、緩い中央集権的な政治構造しか持ち得ていなかったが故に、それなりの地域のアイデンテイテイーを持ちえたし、緩い統治システムであったが故に、身分制の中ではあったけれども近隣地域のレベルではそれなりの自治能力を持った社会構造だった。帝国主義的侵略から身を守るために一生懸命に新しい近代技術を取り入れて、外国と戦うためには本当に「一億一心」という形で、総力戦を戦わざるをえず、地域の自治など考えられなかった。最近また一億何とかという言葉が飛び出してきて、私なんかは本当に暗然としています。現代の世界的な時代背景と日本の立ち位置を全く理解していないだけでなく、近過去の歴史も忘れている知的な退廃だと思っています。しかし、この時代は「一億一心」という形で外国と戦わないと植民地化されちゃうという時代背景だった。もう自治もヘチマもない、都市もヘチマもない、天皇の赤子として、兵隊として戦う、国民として産業育成、富国強兵に臨むということが、我々の使命だった。町づくりとか都市計画とかいうのは、傍に置かれているわけで、それがずうっと一九四五年に戦争が終わるまで、続いてる。実際には一九一九年に都市計画法.市街地建築物法ができるとか、道路を作ったり区画整理をやったり、いろんなことを始めているけれど、実際に近代的な都市づくりが始まったのは戦後の話なんです。

戦後じゃあどうしたかというと、その時我々にとって初めて本当の意味での近代というものをどういうふうにつくるか、そして近代を支えている人間というものを、都市の中でどう作るかということが問題なってきたんです。従って日本の近代化というのは本当の意味で始まるのは実は一九四五年なんです。

今時また非常に保守反動的な話があって、昔と繋げることが良いのだと、「アメリカが押しつけた憲法だからけしからん」とか、そのような話が出ていますが、私なんかの育ちからいくと一九四五年八月一五日、ほんとに抜けるように青かった空の解放感というのは決して忘れることはできない。日本が初めて近代国家として民主主義国家として成立し始めたわけで、私は、そこから日本の都市計画が始まったと考えています。もちろん、大正デモクラシー下における、抑圧を受けながらも近代化に向けて戦った思想の歴史とか、市区改正条例や一九一九年の都市計画法、市街地建築物法などの近代化に対する諸先輩の苦闘を知らないわけではありませんが、都市計画の本質が近代的なものであると考えれば、それ以前の都市計画は、僕にとっては前史にしか過ぎない。

■日本の近代都市計画のスタートは、基本的にコルビュジェ型だった。

〈蓑原〉ところがその当時、一九四〇年代。五〇年代の都市づくりのコンセプト、近代主義的の基本的なイメージというのは残念ながらル・コルビュジエが典型的な絵を示しているような形で、公園の中に高層マンションがポコポコ建ってるような形だった。それで都市ができる、それが都市だということでした。そして社会主義国では、そのような形で都

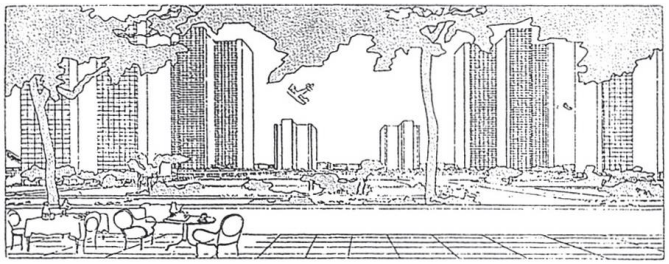
市を作ってきてしまった。

これはヨーロッパとか日本の過去の歴史がつくってきた都市の優しさとか楽しさとかそういうものかとは全く無縁で、ただ機能的な、環境的には快適かもしれないけれど楽しくもなんともないような空間をつくることが当時はまったく正しいことだと思っていて、我々も公園の中に高層とか超高層の建物をつくっていくようなことがベストだと信じていた。それに向かってどうやって近づくかということをしてきた。そういう歴史の中で、我々の近代都市計画が始まっているわけです。

ですから、我々が家をコンクリートで本格的に集合的に作りだしたのは郊外や農地山林の中であり、「都市」ではない稠密な住宅地を作って、それが都市の一部だと信じてきた。町の中にどういうライフスタイルでどう住むかというような実験もちゃんとまともにやらないまま、今まで来ちゃっている。まったくやらなかったかというとそうではなくて、関東大震災が起きた後、同潤会というのがあって、二〇〇〇戸ほど、ヨーロッパ型のライフスタイルを日本型の生活に接ぎ木した不燃型のアパートを東京でいくつか実験としてつくりましたけども、今見事にほとんど壊されてしまって、そういうライフスタイルは都市イメージのＤＮＡとして引き継がれてきていない。

結果として今我々の中に残っているのは何かと言えば、長い長い間、おそらく室町時代からつくり上げてきた、城を中心とした、農家的な戸建ての家屋敷の集合と馬車を使わなかった故に極度に狭い未舗装の路地網でできた市街地と火災や災害に弱い木造低層密集市街地しか引き継いでこなかった。しかし、そこでできた街は、当時の世界的な水準から言ってもエコロジカルな側面では高い水準の衛生的な街であり、のれんや幟で表層を覆って賑わいを演出し、路上の物売りや棒手振りの往来などで、都市としての賑わいと楽しさを持てた街だった。そのような日本の伝統的な街の空間の記憶と、それから我々がアメリカ、ヨーロッパから学んだ、近代的なコルビュジエ型の空間。その二つが一緒に混ざって今に来ているから、その帰結が井口さんが今説明されたような形になっているわけです。





（図・5）歌川広重「名所江戸百景・駿河町（上）とル・コルビュジェの輝く都市＊（下）。

■日本の都市は完全に、拡散型になっている。中心市街地は壊滅しつつある。

〈蓑原〉結果としてどうなっているかというと、市民の支持を受けてまともな都市計画がやれていないほとんどの都市は完全に拡散型になってしまっている。

もう駅と郊外型のショッピングセンターさえあれば良いと思える状況にまで落ち込んでいる。実は県庁所在地でも中心市街地のほとんどが壊滅的に無くなってると言っていいぐらいで、茨城でもそうだし、それから栃木もそうだし、岐阜なんかもそうだし、中心市街地と言えるような街が残っていないところがほとんどになってしまった。その中で、富山と金沢はなんとか頑張っているのですが、本当に頑張ってのりきれるかどうかは今非常に難しい踏ん張りどころになってきている。というのは、人口の高齢化、減少問題が現実的な課題となり、その上に地球環境問題が迫ってきているものですから、それに対してどうやっていくかというもう一段新しい課題に直面しているのです。

■しかし僕（蓑原）は諦めてはいない。「都市の楽しさ」の記憶は簡単には消えない。

〈蓑原〉その中で、最初に全体の質問の答えみたいなことを先に言っちゃうと、僕は諦めてはいないんです。というのは、都市の楽しさというのは明らかにあって、その都市の楽しさという体験をしてきてる人にとって絶対に都市というのは欲しいと思う。それは我々の場合には戦前から戦後のある時期までかけた、本当にその街の中で育ち、暮らしてきた楽しさというものがある。

都市というもののあり方そのものの問題、ライフスタイルの問題、日本型の都市、ヨーロッパ型の都市というのがあるんだけど、どちらにも「都市のライフスタイル」というのがあるんです、日本だろうと何だろうと。それが、大事だということを今言ってるわけなんです。

■どのようなライフスタイルを手に入れるのか？ 我々はそのことを意識しているのか？

〈蓑原〉都市のライフスタイルというのがどうしても欲しいなということです。私は実は建設省（今の国土交通省）に二五年いて都市計画もやり住宅政策もやってきて、結果として日本の戦後の近代化プロセスというのはかなりちゃんとできて、それなりの成果もあげたと思っている。開発途上国としてはうまくやった。一人当たりＧＤＰが五〇〇ドル、七〇〇ドルの頃から始まって、今世界に冠たる先進国になっている。その課程でそれなりの近代化をうまくやってきたと私は思っていて、そういうことについての成果を否定するつもりは全くないんですが、そのとき何が問題かというと、じゃあ、我々がそういう形でのインフラを手に入れて、豊かな都市的な環境を持ったときに、今我々がどういうライフスタイルを実現したかと振り返ったとき、残念ながら大部分の人は都市のライフスタイルを求めないような構造になってしまっている。これが問題なんです。

■拡散型からコンパクトシティへ、日本はそっちへ向かわざるを得ない。

〈蓑原〉現在の都市が、駅とショッピングモールとコンビニがあれば十分だ、車社会があれば十分だ、こういうような形になってるということは事実ですが、私が本来的な都市の楽しさを決して諦めてない理由は少なくとも二つあって、一つはまず高齢化社会の現実です。

今私は十津川村という奈良県最南端の村（人口三三〇〇人余）に行ってます。高齢化率が四〇パーセントを超えています。おそらく富山ならそのレベルに近づくのに後二十年かかります。でもそういう高齢化社会になったときに、車に依存した拡散型でどうやって住むのよという現実に直面しています。今頃になって慌てて、コンパクトシティなんて国も言い出してるけど、本当に街を限られた範囲に囲い込めるかというと、一九六八年の新都市計画法で定めた市街化区域の線引きの時と同じで、あのときそういう有効な手段も与えれなかったし、何もできなかったんだから、今さら、十分な合意形成も実現手段もなしにそういうことはできないでしょう。市街化区域の線引きというのはコンパクトシティを作るための制度だったんです。それが失敗してるわけだから、それを成功させるために必要な手段というのはものすごい強力な権力を持って、ものすごい大きな公共投資でもやらない限りできないわけです。本当にそういう方向に持っていけるか、まともに考えれば不可能です。

持っていけないとすると、今の高齢化社会の中で都市的な楽しさというものをどういう場所で、どうやって暮らしの中で実現できるかというと、駅前とショッピングモール型、コンビニ型の都市では駄目だと私ははっきり言える。やっぱり歩行者を軸としてもう一度考え直さなければいけないだろうと思う。そういう意味では富山とか金沢というところは、実はとっても先進的なんです。富山、金沢がやってるように、都市は集中的に（コンパクトに）整備したほうが良い。

そのことをヨーロッパ型と言ってるけど、実はヨーロッパ型と言うのではなくて、近代というものが要求したある種の楽しさ、豊かさ、優しさの中で、なおかつ高齢化社会の人口構造の街に沿うことを考えざるを得ないわけです。そうすると、どうしたって歩行者を軸とする街を目指す政策を、もう一度立て直さなきゃ駄目だろうと僕は言ってるんですね。

■企業の町から家業の町へ。富山市はそれに先進的に取り組んできた。

〈蓑原〉それからもう一つの理由は、なんでこんなことになっちゃったかっていう非常に大きな分岐点についての反省と展望です。このことは日本の中でほとんど議論されていないです。私は前からそのことを議論してますが、富山はそれについて先進的に取り組んでいます。

それはどういうことかというと、私たちが魅力を感じている近過去に形成されてきた街を支えているのは企業ではない、昔からの家業型の人たちが多数のお店を持つことによって初めて街は成り立つということです。

ところが家業というのがどんどん廃れていっちゃったんです。だから新しくそういう家業型に参入する、あるいは新しく家業型を引き継ごうと思う若い人が現れてくるような、そういう方向に世の中をリードしなきゃならない。富山にはチャレンジショップというのがあって、たくさんのそういうお店のオーナーが育ちました。

たくさんと言っても確か二十いくつかだったと思います。そこがなかなかうまくいかないというのが現実で、自分で家業型の商売をしようとする人がなかなか育ってこない社会環境に今はなっています。そこを何とかしなければ、街は成り立たない。

■家業に代わる、個業、仕業の時代が来る。そこに期待している。

〈蓑原〉今のお母さん方は自分の子どもがサラリーマンになって安逸な生涯を送って欲しいと思っていて、お店をやったりとか、いろんな形で職人をやったりしてリスキーな個人ビジネスをやり始めるようなことに対しては誰も賛成しないというような、社会的な空気を作っちゃっている。ヨーロッパ社会との基本的な差がそこにあると僕は思っている。残念ながらというか幸いながらというか、ヨーロッパはまだ日本とは全く違った階層社会だと僕は見ています。ある種の社会的な階層制度というものをみんながお互い認め合いながらお互いに楽しく暮らすという社会を作ってきているから、そういう意味ではお店の担い手というものがそれなりに出てきている。

それでもやっぱり店を継ぐ若者が少ないもんだからチェーンストア型のやつがどんどん出てくるとか、ヨーロッパでも同じような悩みを抱えているはずなんですけども、それにしても日本とはそこのところの社会的なバックグラウンドが全然違う。日本はヨーロッパの社会の方向には向かっていないから、なおさらそこは非常に難しいんですが、今のままみんながサラリーマンになって安逸な生活を送れる社会が続くかと言うと、それも難しい。これから高齢化が進んで、オートメーション化、コンピューター化が進んでどういうことが起きるかというと、通常の形での大きな組織が抱えこむ雇用の数というのは決定的に限界がある。これはもうかなり前からそういうリスクを予告しています。まさにそれが現実になってます。

たとえばフィンランドでは、一人当たりいくらって、生まれた人全部に所得を最初から分配するという社会実験をしようとしている。その中で本当に働きたい人はどんどん働いてお金を儲ければ良いというような構造を作ろうとしてます。ベーシック・インカムの思想ですね。

そういうことが要求されるぐらいに政府とか大企業とか、大きな組織が抱える正規雇用は今の成人労働力のおそらく三分の一も必要ないんじゃないか、無くなるんじゃないか、後は全部コンピューターとか、オートメーションにやられちゃうんじゃないかということですね。実際にそういう構造になりつつありますから、フィンランドみたいな話が出てくるわけです。

働き手の問題から考えたって、雇用構造は今のままでは済まないだろうと考えられる。まあ間違いなく、私が「個業」と言ってる、今までの家業とは違ってもう少し合理的な考え方で、今までの問屋制度みたいな形には従属していないビジネスをやってくれる人が出てきて欲しい。

最近特に考えているのはＮＰＯ型。これは日本では適当な名前がないものですから勝手に仕事の仕という「仕業」という名前をつけております。企業とか個業とかは基本的に金儲けというインセンティブがあるんですけど、金儲けをして資本蓄積をして、自分のビジネスを拡大していくということで生きがいを感じてる人たちなんですけども仕業はそうではない。アメリカとかヨーロッパの大部分の人たちはそうでなくて、自分たちの生活の再生産さえできれば、そしてハッピーに暮らせればそれで良いんだ、というのが仕業。それが実は都市文化の豊かさを支えているわけで、そういう形がある。ヨーロッパ型、アメリカ型のライフスタイルという見方をすれば、そこには慈善という伝統があって、それは自分

の需要をどんどんどんどん拡大基調で志向するのではない生き方、僕が仕業と名付けてるようなライフスタイルが、都市生活の中に組み込まれている。日本もまた今のような雇用構造の展開からいくと、遠からずそういうような仕業みたいな、あるいはＮＰＯ型の人間が増えざるを得ないだろうと思ってます。

もう一つは高齢化社会が始まってること。

私は八三歳です。私は八三歳まで生きるとは思ってなくて、役所を辞めるときに描いた見込みでは二〇〇〇年までしか生きてないと思ってたんです。けど、生きちゃうわけです。生きちゃってこうやって元気に動けるわけです。ということは何を意味するかというと、ビジネスという形の仕事ではない、一種の楽しみとして生き甲斐の仕事としてやるような仕事が必要だし増えてきてもいる。

実際には今地方にＵターンなんかで帰ってる人たちの仕事の仕方を見ていると、個業とか仕業型の小さな仕事を何件か持つことによって、その束で田舎暮らしをしてる人が結構増えていて、私はそういう人たちが日本でも多くなってくるんじゃないかと思っているから、決して見通しが暗いとは思ってないんです。しかし現時点で見ると明らかに都市は拡散型になり、モール型になり、駅前集中型になっているんで、なんとか富山のような努力を、金沢のような努力を、続けてもらいたいなというメッセージを残した上で、後は少し議論をしていただきたいと思います。

【質疑応答】





（図・6）日本人の DNA は何処を目指しているのか？

■日本人は自然に親しむライフスタイルを忘れてしまったのではないか。

〈井口〉最初にみなさんに身近な話でお聞きしたいんですが、街に出て外で楽しむ、公共空間で楽しむ、自然を楽しむライフスタイルを、日本人は本当に持っているだろうか？と

いうことです。我々は「都市に自然を」と良く言うんですけども、本当に自然が好きなんだろうか？　ということです。

都市を楽しむときに、映画館の中とか、ショッピングセンターの中、あるいは店やレストランの中、そういうところで楽しむというのは分かりますけども、それだけだと、どうも都市の楽しさ、魅力というのが表に出てこない。やっぱりそういう人間のアクティビティが外部空間、外部空間となると都市の公共空間ということになるんですけども、そういうところに現われて、人が外に出てきて楽しんでるな、というのを見ると、本当に街が楽しいな、と思う。

たとえば日本だと祭りの時がそうなんですけども、ヨーロッパの視察旅行なんかに行くと良く「ヨーロッパというのは毎日お祭りやってるみたいだ」と言いますけど、そこまでじゃないとしても、確かにそういう雰囲気の場所がよくあるわけですね、いつ行っても、さっきの写真（図・1、2）のような光景があるんです。その背景に、ヨーロッパ人は日本人よりもはるかに屋外を愛してるということがある。

街の中にあっても日が照ってる、風が吹く、あるいは今日は寒いねという、そういう屋外の自然に触れることを非常に楽しんでいる。だから屋外のカフェテラスがたくさんある。日本は雨が多いから無理だね、とかなんとか言いますけども、ヨーロッパももちろん雨降ります。雨が降るときにはカフェテラスはありません、閉めてます。寒いときは、日本よりはるかに寒くても外に座ってる人がいますが、寒いときはやっぱり閑散としてます。そんな状態でもカフェテラスは街に欠かせない存在なんです。

カフェテラスに人がいっぱいで賑わってるのは、やっぱり天気が良くて、気候も良いときなんですね。連中は「ああ、良い気候になった、外で楽しめる」って、待ちかねたように喜んで出てくるんですよ。だから日本は気候風土が違うからそういうふうにはいかないというのは、僕は「それはそうじゃない」と思う。「日本人は、屋外が嫌なんだ」と言いたくなる。

外でお茶を飲むとかいうのはやっちゃいけない、はしたないと、僕らの子供の頃はそういうのがあったわけですけど、今もそういうＤＮＡがあって、カフェテラスは日本人に合ってないんじゃないか。空調されてて、完全に安全で、雨が降っても、いつ行っても大丈夫。そこだと商売もいつもやれるから経営が安定する。社会の仕組みそのものがそういうふうになっちゃってる。

だから日本では街なかの公共空間が楽しいね、という使い方は、ちょっと無理なんじゃないか。そうすると、先ほど蓑原さんが言われた都市が楽しいという雰囲気が、日本じゃできないんじゃないでしょうか？　年寄りは家に引きこもって、あるいは文化教室に行って、碁会所に行って、街は歩かずにそのまま帰っちゃう。自然に触れたかったら公園を散歩したりゴルフに行けばいい。街を楽しもうとは考えない。

そういう生活が日本人の生活になってるんじゃないか、そういう身近な話でどう考えられますか？

■日本人ほど都市に自然を持ち込んでいる民族はいない。

〈蓑原〉僕は全く反対ですね（笑）。

自己宣伝で申し訳ないんですけども、今本屋の店頭に「まちづくりの哲学」[1]という本が出てて、これは私と宮台真司って社会学者が対談したものです。その中で、僕と宮台は、自分たちがどういう生い立ちをしてきたか、どういう形で戦争に関わったか。子どもの頃からどういう経験をして、どういう自然との触れあいを持ち、どういう都市との触れあいを持ってきたかということを語りながら、都市というものはどうあるべきか、その中でどうやったら幸せが掴めるかということを議論しているわけです。

歴史的に見ると、日本人ぐらい都市の中で自然を持ち込んでいる民族はいないし、こんなに美しい自然に囲まれた都市を形成してきた民族はいない。それは幕末から明治にかけて外国人がたくさん来て異口同音にそう書いてますね。

渡辺京二が書いた有名な「逝きし世の面影」という本があるんですけど、日本人が当時のヨーロッパの人間が考えられないぐらい自然と親しみながら、しかも、これは上田篤さんも話しているけど、日本人は大自然というもの、原野的な、山的な自然、神様がいると感じている場。それから中自然という田園的なあるいは里山というもの、あるいは小自然と言って、自分のうちの庭があり、なおかつさらに床の間にはちゃんと木を切って、草花を植えるという場まで設けて、日本人はそういう形で都市と自然とを一体化した。

そのうえで都市の生活が楽しくなかったかというと、実はそうではなくて、加藤秀俊さんが書いていたけど、ある一時期、東京の人口当たりの喫茶店の数と江戸の人口当たりの茶店の数とを見たら、江戸の茶店の数のほうが多いんですよね。江戸の町というのはどういう暮らし方をしていたかというと、町の中にさまざまな都市をエンジョイする仕掛けがあって、その仕掛けの中で暮らしている。その仕掛けは、必ずしも永続的なお店の連続ではなくて、大道芸人だったり、棒手振（ぼてふり）という行商人だったり、いろんな形を取りながら都市の賑わいを作り、アクティビティを生かしてきた。こういうことをきちっと議論した上で、我々のＤＮＡは本当にそういうのを持っていたのか？今は一体どうなっているのか？　考えなければならない。

■自然を愛する日本人のＤＮＡは、果たして今も健在だろうか？

〈蓑原〉ショッピングセンターの中に居るとあそこは確かに安全で、子どもにとっても非常に便利だから連れて行きたくなる。でもそれは都市計画が悪いんであって、都市の中に子どもを連れて来れない構造になっているからそうなっているわけです。それで本当に良いのか？　そうではない、やっぱり不満があるんじゃないか？

ただ、私なんかは、本当にそうなのかどうなのかっていうのか良く分からない。

我々の世代は明らかにおかしいと思っているんだけど、たとえば東浩紀とか、大山顕とかいう人がショッピングモールについて書いてますけど[2]、彼らは手放しでそれを礼賛してて、日本と同じものがインドネシアにもある、ドバイもある、非常に良いことだと考える訳で

1　「まちづくりの哲学」蓑原敬、宮台真司共著 ミネルヴァ書房　2016年。
2　「ショッピングモールから考える　ユートピア・バックヤード・未来都市」東浩紀、大山顕、幻冬舎2016年

す。それからディズニーランドに行って、非常に楽しくて、それは普遍的にある種の快適性を与えてくれる、こんなに良いことはない、というふうに書いてある。

本当にそうなのだろうか？と僕らには疑問があるのだけど、そう思ってる人たちが明らかに増えてることも確かなんです。

これからの展開としては、彼らが言う通りであるかどうか分からないけれど、少なくとも私たちは私たちのＤＮＡっていうのものをもう一度しっかりと振り返った上で、西洋的な都市空間ではない、どれだけの差異がある、どのような都市環境をこれから我々はエンジョイするのか、考えていく必要がある。





（図・7）山形県砂越銀座（上）と大阪府ららぽーとEXPOCITYのフードコート＊（下）。

■日本人はどのような「都市のライフスタイル」を求めているのか？

〈蓑原〉我々は近代人として明治以降、少なくとも憲法を持ち、それから戦後の憲法によって主権者たる国民として自主的な社会をどう作るか、一人の人間として考える事を要請されている。どのような都市を作れば良いかを考える時に、これからの都市を作っていく上で、あるいは我々のライフスタイルを築いていくうえで、我々はその都市に期待しているアクティビティの原点に戻って、どういう都市のアクティビティを我々は求めているのかなと、本当に考え直していかなければならないと思っているわけです。

非常におおざっぱに振り返ってみても、たとえば人が集まるということだけ考えてみても、なんでこれがおもしろいか？集まるということだけじゃなくて、それを見てる人が居る。ギリシャの時代から闘技場がある、アリーナです。それから屋外劇場がある、シアターがある。アゴラとかストア、アゴラという場所は政治的に討論する場みたいな、そういう場であるし、ストアというのは市場が立つ、こういうのがギリシャの土地に存在して、それがヨーロッパに伝わった。

では、日本はそういうのはどういう形で持っただろうか？

たとえば屋外劇場は無かったけれど、橋のたもとに芝居小屋というのがかかって非常に優れた演劇文化を育てていった。それからストアに匹敵するようなマーケット、市場みたいなものを持っていた。ヨーロッパの場合にはサーカスもあったけれど、それも日本では大道芸人みたいな形で存在していた。

我々は都市の中で何をしてきたか？　と考えると、まず物を見るというのは欲しいなと。それから、物を買って楽しむ、食べて楽しむ。特に食べるって非常に大事で、一緒に食べることが自治の根源であるというのは、ヨーロッパ圏の標準的な考え方です。だから、今コミュニティーを語るとき、英語のコンヴィヴィアリティ（宴会 conviviality）という言葉を盛んに使うんですけども、イタリア語のコンヴィーヴィオ（convivio）という概念は、共に食べるという、一緒に食べる仲だという場合があります。非常に大事なんです。そういう共に食べる場所というのが、さっきの井口さんの写真の中でもたくさん出てきましたよね。まさにコンヴィーヴィオするような場所、そういうのは我々は持ってなかったのか？というと、持ってたんです。

さっきも言ったように、茶店を持っていた。それから通りというのはそのような場所だった。屋台があって、屋台そばが食えた。屋台の寿司だってあった。それから、そういう時に「語る場所」っていうのが、どうしたって欲しい。

ヨーロッパの場合はそれが市場だったり、それからカフェ。特に一七世紀以降、カフェは今の都市文化につながってくる非常に重要な要素になってきているし、そのカフェでいろいろな政治的な討論とか芸術的な討論というのがあって、近代的なさまざまな芸術の花がカフェを媒体としながら開いてくるというのがあるんです。

じゃあそういうことが日本には無かったか？

実は日本でも隠れた場所だけどお茶屋さんがあった。茶店ではなくて、お茶屋さん。そういうところでこっそりといろんなことをたくさん語った。今でも、大事なことは料亭で語られるというんだから、本当にそういう文化はちゃんとあった。

当然ながら物の売り買いとしての市。

それから、そういうとこで大事なのは、これぜひ皆さんに紹介したい、僕はイタリアで聞いたことがあるんだけどセンツァ・ファール・ニエンテ（senza far niente）。「何もしない楽しさ」っていう、これこそがイタリアのパブリックスペースの過ごし方で、ぼおっとしてそこにいて、そこに人が来て、「ああ、格好良いお姉ちゃんが歩いているなあ」とか、「格好良い姿をした人がいるなあ」とか、そういうのを見ている楽しさというのは、大事な都市の楽しさの一つであって、そういうのもあるわけです。

それから当然散歩をする。散歩するという概念は、十七世紀から十八世紀にかけてヨーロッパの社会の中に出てきていて、これが特にその「何もしない楽しさ」という概念で、散歩する、フランス語でフラヌール（flâneur 散歩人）、ふらふら歩くというのは本当に大事な都市的な価値と言われている。

そういうことを、一つ一つのアクティビティを眺めた中で、我々のライフスタイルのＤＮＡの中でほんとにどれが大切なものでどれが大切でないかちゃんと考えてみる必要がある。ショッピングセンターの経営者はそのことを一生懸命考えていて、楽しいことの大部分をすでにショッピングセンターの中に実現しちゃっているんですよ。だからショッピングセ

ンターにみんなが行くってのはやむを得ない。ただ、ショッピングセンターの中に都市の文化らしいものはあるけど私は残念ながらあれは文化ではないと思っている。あれは掘っ立て小屋だとしか思えない。

都市というのは、公共空間をきちっと公共でつくったうえで、建物を建築として歴史的に積み上げて、その歴史の中にお祭りがあり、生活があり、自分の生活が刻み込まれていることで初めて、都市として大事にされていくようになると思っていて、私はそこに戻らない限りは都市の文化はもう駄目だというふうに今思っているわけです。

■都市の公共空間を楽しむライフスタイルを、今の日本人に期待出来ますか？

〈井口〉半分答えていただいたような気がするんですよ。

そのＤＮＡの話は、僕はまったく納得できる。でも話がそこで終わってしまうケースが非常に多くて、もう一歩突っ込んで議論したいんです。蓑原さんは東浩紀とか、大山顕さんの発言に対して、日本人のＤＮＡが今どうなっているかは「私はまだよく分からない」と言って、それに触れられたけどどう考えてるかおっしゃらなかった。それが今どうなっているか、若い世代がどう考えているか、一番僕らが知りたいところです。

今蓑原さん指摘されたことが中心市街地の「にぎわい」を考える際の一番のポイントになるところで、食べる、語る、何もしない、買物する、散歩する、この五つは都市に求められる大事なもの、都市の楽しみなんですよね。これが公共空間でやられるんですよ。そこが都市の魅力です。

ショッピングセンターに無いのは文化が無いよ、この四つはあるけど文化は無いよと、おっしゃった。

それからもう一つ、自然が無い。モールに緑の木は置いてるし、それらしい自然はありますけども、全部管理された自然ですから僕はそれは自然とは思えない。アーケード商店街にも自然はない。

ヨーロッパの都市では、ドイツなんかに行くと緑が少し出てきますけれど、イタリアの都市の中に緑は少ないです。しかし、空があって太陽があって風が吹いて雨が降る。本当の自然、管理されていない自然がある。それを楽しんでる。それがヨーロッパの中心市街地の自然です。大通りには無剪定の街路樹が大きく枝を伸ばしている。そして市街地のすぐ外には手つかずの緑の田園が広がっている。

食べる、語る、何もしない、散歩。それから文化と自然。それを楽しむために中心市街地に行く。それを屋外で楽しんでいる。それがヨーロッパの都市の「にぎわい」です。ということが、今の日本の若い人に、これからの人に期待できるだろうか？　僕は期待できないんじゃないかと、思ってるんです。彼らにとって「にぎわい」とは、商業と人混み、この二つじゃないか、屋外の自然は求めていないんじゃないかと思うんですが、これは若い世代の山下さんに口火を切っていただきたいです。

■富山市では、明らかに都市の公共空間が歓迎されている。

〈山下〉私は、大いに期待できると思っておりまして、私の周りにいる三十代の方たちはそういうことが非常に好きな方たちですし、そういった楽しみ方を今の日本ではできない

ことが多いので、できるようにするための努力を続けている人が多いです。今、お聞きしていて思いましたのは、少なくとも富山の人は、私は富山に十五年住んで、七年間グランドプラザという広場のスタッフをしてたのですが、今こちらの図書館のロビー空間にも椅子があって、道路に面した屋外空間にベンチがある状態ですが、そこに高校生二人がお弁当を食べていましたし、別の二人は何もせず、通りを歩く人、セントラム（ＬＲＶ 低床式路面電車）を眺めている状態を見て、富山ではパブリックライフを楽しめる人たちが非常に増えたなあと思いました。富山駅の上にも広場的空間があって、広場を眺めれるスペースがあるんですけども、そこで外国人の方と普通に相席できる高校生の男の子たちがいたんですね。ちょっと以前の富山の高校生ではちょっと難しかったんじゃないかな、と思うんですけど(笑)。そういうところから文化というのは始まるんじゃないかなと思っているので、私は非常に希望があるなと思いました。

ショッピングセンターには私はほとんど行かないんですけども、あそこに一番ないものは風ですね。私は風に当たるのも都市の中での楽しみの一つです。都市は人が寄り添い集まって、安心して暮らせるところですけれども、人も自然の一部ですので、自分も自然の一部なんだと感じるためには風に当たるという行為がとても身近で大切なのかなあと思いました。心地よい風に当たれる空間というのも、街の中には必要で、今おっしゃったような都市のパブリックライフというのは、そういったことを楽しむ場所なのかなあと思いながら聞いていました。





＊（図・7）富山市中心市街地の歩行者空間は日本の先進モデルーグランドプラザ（上）、LRV（ライト・レイル・ヴィークル、セントラムと呼ばれている）が走る大手モール。

■日本人も外で遊べる。グランドプラザがそれを証明している。

〈京田〉グランドプラザができる前、十年ぐらい前の富山と今を比べると街なかを楽しむ人たちが、若者も中高年も含めて、ずいぶん増えたと思います。さっき飲食の話も出ましたが、一緒に飯を食う、飲み食いするのは非常に大事なことですが、建物の中でやるのと外でやるのはずいぶん違うというのが実感としてあります。

グランドプラザでは定期的に第二木曜日にカジュアルワイン会というのをやるんです。誰でもどうぞというワイン会をやってるんです。予約も何もなしで、そこにやってきて三千円払えばワインが飲めるんです。一年中、雪が降ろうが何があろうが、無茶苦茶寒いときでもやってるんです。それでも結構たくさんの人が来てくれる。そこでは始めて来た人がみんなパッと友達になっちゃうんです。普通のお店に行ってワイン飲んでて、なかなか隣のテーブルに声はかけないです。でも外だと、それが自然に、「何をしてる方ですか、どんな仕事ですか？　ああ、そうなんですか」という話ができてるんですね。富山ぐらいの人口規模だとそうやって話してると、「ああ、誰々と友達」みたいな話にもなって、そこでネットワークが広がったりしてすごくいいことだと思ってます。

グランドプラザの土地は誰のものかという話しも大事です。私それで感じているのは、広場を誰かが所有してて、誰が管理してるかっていうのが見えるうちは市民のものにはならないと思ってまして、それをなるべく隠すのがいいんじゃないかと思ってます。

マンガでいうとドラえもんののび太くんとかジャイアンが空き地で野球して遊んでいる。あの空き地はたぶん個人の誰かが持ってるんでしょうが、誰が持ってるか分からないけど、みんなで空き地で遊ぶっていう、ああいうのが昭和の時代には普通だったと思うんです。

それが今は行政が作ったら、「はい、ここは公園です」「ここは広場です」「ここは何々です」「だからこうやって使ってください。こうやって遊んでください」とやると、みんな使う気になれない。グランドプラザは作ったときに、元々は道路でしたけどそれは廃止して、あえて公園とか広場とかの指定をまったく何もかけずに、よく分からないままに作ったんです。実際は富山市の土地と両側の再開発の共有地の一部で、公開空地でも何でもありません。管理者、富山市何々課とか看板も一切出さずに、禁止事項も一切書かないという方針で始めました。始めたときも管理じゃなくて、運営するんだよという話なんです。決して、管理していこうじゃなくて、何をやっても良い。よっぽどのことがない限り何やっても口は出さない。使う人の自由にさせよう、という話になったんです。そうすると、やっぱり使う方が増えてきたと思ってます。途中から、運営もおこがましいと思って、「こんなイベントありますから来ませんか」という運営もなるべく引っ込めて、市民の人たちが自由に「こんなことをやりたい」と言った時に、基本的にはノーと言わない。みんな「はいどうぞ、はい、どうぞ」と言ってやらせあげる、ということで今に至ってます。そこがこれまでの行政が作ってきた公園とか広場とかというものとの違いじゃないかと思っています。

そういうことが他でもちゃんとできれば良いんですが、やっぱりまだ、蓑原先生の言われたように非常に管理者の規制が厳しくなっている。良く出てくる札幌の例ですけど、あの北三条広場はもともとは道路です。その上に札幌市は広場としての兼用工作物の指定をかけて、地面から下は道路のままで表面だけは広場という、非常に複雑な兼用工作物をかけて警察のいろんな規制を無くそうとしたんです。そうやって運用されていますけれど、国交省に問い合わせすると、いや、あれはやっぱり札幌が勝手にやっていることで、うちが認めてるわけじゃないと言ってるんです（笑）

富山でも実は、総曲輪西地区の再開発がこの前オープンしましたが、そこにも小さな広場みたいなものがありまして、そこで道路を廃止しようかと思ったんですけど、あえて道路

を残してどこまでやれるかチャレンジしたいと思って、道路を残して、札幌北三条広場を参考に同じようにやろうとしましたが、国交省の北陸地方整備局は駄目でした(笑)。

そんなことをやりながら、少しずつ進めていくんだろうなあと思ってますが、簡単なのは道路も何も外してしまうのが一番だと思いますけど、今は過渡期かなという感じはします。そうとは言え、そういうところを使う人たちは増えてきているんで、私も決して将来は暗くなくて、変わっていくだろうなあと思っています。

■それでも街なかに椅子やベンチが置かれている場所は極めて限られている。市民がそれを望んでいないからではないでしょうか?

〈井口〉街でおしゃべりを楽しんでる女性グループは良く見るけど、男性グループを見ることはあまり無い。男性に比べて女性は日本でもヨーロッパの感性に近いんじゃないかと思います。ヨーロッパはカップル社会ですね。だから男と女がよく一緒に行動してますから、多分男の感性と女の感性が近いんですよ。だからさっき山下さんが今おっしゃったような楽しみの感覚を男も女も同じように持ってると僕は思うんです。

京田さんにお聞きして良いのかどうか、富山を歩いてると公共空間がものすごく整備されて、空間も豊かです。お城に通じる文化ゾーンの大手モールと駅の北側の富山ブールバール、素晴らしい歩行者空間が出来てる。それなのになんでこんなに座るところが少ないんだ。確かにベンチはよその町に比べるとたくさんありますけれども、それにしても、もっといっぱいベンチがあっても良いはず。あるいはカフェテラスなんかバンバン出ても良いはず。そうするとあそこにいっぱい人が出てくる。街が断然楽しくなる。なんで無いのか?

それは人が求めてないからだと、僕は思うんです。

それは行政が悪いからだとか、警察が悪いとか言いますけど、行政も警察も企業も、みんなが求めてるものを作るんですよ。資本主義社会はみんなが欲しがってるものを作るんです。だからショッピングセンターができてるんですよ。みんなが望んでるものが街にできているんです。そうすると、富山であれだけ立派な公共空間があるのに、ベンチがほとんどない。ゆっくり座れるベンチがない。これはどういうことなんだろう?それは誰かが悪いからじゃなくて、やっぱり日本人は外が嫌いなんじゃないか? いかがでしょうか?

〈京田〉そうですね、たとえばグランドプラザに限って言うと、ベンチが少ないとは決して思わないです。

〈井口〉グランドプラザにはたくさん椅子とテーブルが置いてあって良く使われてますね。それなのに屋外の気持ちの良い公共空間は良く使われているとは思えません。どうしてでしょうか?

〈京田〉行政が悪いわけではないとおっしゃいましたが、基本的に道路は人が座るべき、あるいは立ち止まるところではないっていう交通管理者(警察)の意向が強いですね。グランドプラザは私も関わっていましたけど、人がたくさん集まってきて、賑わいを作りたいというと、交通管理者の方たちは、人が集まるから犯罪が起きるんだ、人はみんな家の中でじっとしてたほうが良いと、まじめで言いますから(笑)。そういう風土がいまだに一部あるのは確かです。

さらに、道路上のベンチは「ぶつかって怪我などした場合、怪我をした人が道路管理者や

ベンチ設置者を訴える」ことを危惧して、富山ではむしろ以前より設置が難しくなっているような気がします。これは全国一律ではなく、都市によって考え方が違うとは思いますけど。

■公共空間で営業する店が育ち、くつろぐ人が増えれば、街はもっと楽しくなる。

〈井口〉歩道や公開空地などの屋外にベンチや椅子を置くことを市民が望んでいるか？特に屋外のオープンカフェがあれば、市民は進んでそれを利用するか？どう考えられますか。要望が無いからベンチもオープンカフェも出来ないし、必要ないのかもしれませんが、グランドプラザの経験をもとに話を聞かせてください。

グランドプラザでも、周りにスターバックスとか食堂が在るのに広場との一体感があまり感じられません。広場の中や店の前に営業スペースを大きく張りだせばもっと楽しくなると思いますが、何故それをしないのですか？そういう需要が無い、市民がそれをそれほど望んでいないということではないでしょうか。

〈京田〉グランドプラザは富山市の所有地と再開発の敷地の一部(民地)で成り立っていまして、その維持管理や活用は富山市が優先的に一括して行う協定になっています。ですから、今店の前に出してるスターバックスの椅子は、富山市がOKしてプラザの中にスタバが椅子を置いているスキームになっています。

で、もっと張り出したら、ということですがスタバとしては今の状態で十分だと考えているようです。

「スタバ椅子」の他に、グランドプラザ側で用意した椅子とテーブルがたくさんあってスタバのお客さんはどちらでも自由に使えるし、イベントのない時には十分余裕があって座れるのでこれ以上椅子を増やす必要を感じていないということです。

イベント時にはグランドプラザの通路部分を除いて、ほぼ全面を会場として有料で貸しますので、イベント主催者以外が椅子を設置することはできなくなります。そういうこともあってスタバとしては現状の椅子とテーブルで十分と考えているようです。

スタバの向かい側にある飲食店はテイクアウトできる営業をしていませんし、店外に席をつくってお客さんにサービスする営業形態は元々考えていません。保険所の許可も要るしそこまで営業を拡げようとは考えていない、ということだと思います。

お店側も、グランドプラザ側も、現在の状況で丁度良いと考えているんじゃないでしょうか。

〈山下〉スタバや飲食店の現状はグランドプラザの平日の通行量とのバランスがとれている結果だと思っております。周辺店舗では平日のランチタイムにミニビール付きメニューが出てきてヨーロッパのようにアルコールを楽しむ文化が醸成されているようですし、周辺店舗に新しくテイクアウトメニューができたり、テイクアウトしやすいように模様替えした店舗が増えていると思います。グランドプラザ開業によって富山にそういう新しいライフスタイルが生まれつつあるのを感じます。

一方お店の側では広場があることで来街者とのつながりやサービスの質が向上しているのではないでしょうか。例えばスターバックスのスタッフが自主的に広場の清掃をしたり、グランドパーキング(駐車場)のスタッフが買い物カートを百貨店に戻されたりされています。

こんな話を聞きました。今「まちなか広場」としてグランドプラザがありますが、事業化する前にこのエリアに何を望むか市民にアンケートしていたら「まちなか広場」という答えは出なかっただろう、と。それはその通りだと思いました。自分の知らない暮らしぶりを市民は選べません。ですが、富山の皆さまは十数年前からヨーロッパを中心にまちづくりを勉強されて、公共交通や公共広場が自分たちの生活にもたらす重要性を肌感覚で感じていたのではないでしょうか。

二〇〇七年から九年間、グランドプラザでオープンスペースでの過ごし方を会得している富山の方々は今はすっかりパブリックライフの達人です。でも、この暮らしぶりをまち全体で高めていこうとすると広場やオープンスペースに接している建築や敷地ごとに法令等が分け隔てられている今の状態では限界があります。だからこそエリアマネジメント的な考え方が、急速に拡がっているのだと感じています。



＊（図-8）富山市グランドプラザでくつろぐ市民。左奥にスターバックスが見えている。

■街なかで育つ子供を増やすことから、始めなければならない。

〈京田〉グランドプラザを作ったときも、富山の人たちは本当にあそこで座ってくれるんだろうかと、ずうっとそれは悩みでした。富山は女性の就業率が非常に高くて、いわゆる共働き、大人になれば全員どっかで働いているというのが当たり前なんで、平日の日中にあそこで座ってたら、リストラされたんじゃないかと思われる（笑）。だからあんなとこで座ってもお茶なんか飲まないよ、と言ってたんです。

山下さんなんかが最初のスタッフになって、スタッフがまずはあそこに座って、お茶を飲んで見せるということをやったんですね。そうすると、「あ、ここでお茶を飲んでも良いんだ」と「ここで新聞読んでて良いんだ」ということがだんだん広まってきて、今はあそこでもいろんなことをされています。ということからいうと、日本人はヨーロッパ型の街なかの楽しみ方を知らないっていうか忘れてる。かつては知ってたかもしれないけど、あるときから忘れたんじゃないかと思うんですね。

我々はＧＰネットワークというＮＰＯで、グランドプラザを中心にまちなかの賑わいづくりの活動をしています。そこでいろんな活動をしてて、上は七〇代、下は二十代の幅広い年代の人たちがいるんですが、若い人たちでそういうところに関わっている人って、みんな子供の頃街なかで育っているんです。

子供の頃街なかで育って、ああした、こうした。どっかでちょっと悪さもしたって人たちは街なかでなんかやろう、もっと元気にしたい、という思いが非常に強い。そういう人たちが一時期減ったことが問題です。

何故減ったかというと、今日も話題になっているように、ショッピングセンターがあって、親からすれば安全で、そこへ連れてけば一日映画見たりご飯食べたりできるわけですから、そこへ子供たちを連れて行ってしまった。町中の楽しみを忘れた子供たちが増えてそれが今、二十代、三十代になってきた所為じゃないかという不安があります。

子供の頃から町中で多少の危険とか多少の怖さも含めて、何が起こるか分からない、ショッピングセンターみたいに計画的に作られてしまったバーチャルな偽物の街じゃなくて、本当の中心市街地で子どもの時から育った人たちを増やさないと、井口さんが言われるような楽しい中心市街地というのが生まれてこないんじゃないかな。忘れかけたものをもう一回取り戻すのが必要じゃないかなと思います。

■人間の感受性はそんなに弱いものではない。今の管理型の都市空間に満足するほど、日本人は無気力ではないはずだ。

〈井口〉「これからは私たちが世の中を変えて、失った良さを取り戻さないといけません」と学生が言うんですが、私はこんな返事をして挑発しています。「いや、君たちには無理だ」と。「僕たちはそういう街の楽しさを知ってる。でも君らが生まれたときにはもうそんな街は無くて、みんな今の管理された囲われた街になってるから、君たちは昔の自由な街の楽しさを知らない。だから君たちには無理だよ。もう今の街でどう暮すか考えていくしかない」というふうに僕はけしかけるんです。まんざら本心でないわけでもないところが悔しいんですけど。

〈蓑原〉いや、そこは難しくて。僕らだってそういう意味で言うと、日本型のＤＮＡ的経験の他は知らないから彼らと同じですよ。だけど、僕たちは外国についての関心が非常に強くて、外国を一生懸命見に行ったり、そこで過ごしたりしましたよね。

ところが今の若い人って外国に行きたがらないんです。自分の経験を超えたことに向かっての足の踏み出し方が非常に弱くなってる。そういうことが変わるのにはかなり時間がかかるとは思うんですけども、僕は日本人が管理された中に閉じ込められて、じっとしてそのままで満足できるような活力の無い民族だとは思ってない。

おそらくそういうことに対して不満が出てくると変わるでしょうね。変わると管理型のモールではない、別の仕組みになってくるし、そういう仕組みの中で、街というのをもう一度どうやって再生できるのか、特に担い手をどうやってつくっていくか、そういう話になってくるのだと思うんですけどね。

〈井口〉こんな不健康な空間が、ショッピングセンターのことを言ってるんですけど、そんなに支持され続けるはずがないと・・・

〈蓑原〉でも思うのは、さっき言った、東浩紀と大山顕なんが言う、植物というのはまったく人造のやつで良い。木というのはどうして要るんですか？（笑）

そういう 感覚を持ってる人がやっぱり居るんですね。それはちょっと呆れちゃうんだけど、でもそれはどっかで破綻するだろうと僕は思ってまして、あんまり悲観していないんですね。人間の感受性ってそんなに弱いものではないと思ってるから。

■日本人は、好きで喜んでショッピングセンターに行っているのではない・・・

〈井口〉金沢あたりから見てどうですか？ 金沢はずいぶん屋外空間が豊かで、街なかで人がよく動いていると思うんですけど。

〈木谷〉金沢でもショッピングセンターにたくさんの人が行きますが、そういう人たちは想定内の物を求めて行っているように思います。想定した以上のプラスアルファはないけれど、まずは期待通りの範囲で目的を済ますことができる。そのため、先ほど話に出た、空いた時間を何となく過ごすための場所としてショッピングセンターを選ぶことはないと考えています。何かの買い物があって、ついでに子どもを楽しませてというときにショッピングセンターは安全で、簡単な選択肢になっているのだと思っています。

日本人はショッピングセンターが好きで、積極的にそこに楽しみを求めて行っているかというとそうではないような気がしています。だから、子どもの情操教育など、もう一段階上を期待するときは、別の場所が選択され、先ほどから言われている自然とか風のある、本物の空間を意識するような気がします。

残念ながら今の中心商店街は、僕たちが小さかった頃の、たまにしか行けないハレの場所だという、あの期待感の再現は正直無理だと思っています。

しかし、一〇〇点満点のうち常に六十点を求めてショッピングセンターに行っている人たちの中には、決して赤点取ることはないけれども何かつまらないと感じている層が居て、その人達に、中心市街地に行けば六〇点を下回るかもしれないが八〇点になるかもしれない、中心市街地を、そう思って足を向けてもらえる場所にしていくことが大事じゃないかと思っています。

そのため中心商店街は、プラス・マイナスに関わらずショッピングセンターにはない未知の要素を持つことが大切で、たまには八〇点を取りに中心市街地に出かけようかと期待をさせる、そのためのきっかけと動機をどれだけつくれるかが、私たちがまちづくりに関わる際に意識すべきことなのかなと感じています。

■ショッピングセンターに負けない中心市街地は、まずは安全な歩行者空間。

〈井口〉そういうときの、中心市街地の魅力っていうのは何ですか？

〈木谷〉これまで、再開発などに代表される街なかの点的な整備については行政も一緒になって進めてきましたが、面的な整備は考えてこなかったので、「いろいろ取り組んできたが、将来的にこんな中心商店街にしたいという青写真が見えない」という話が出ました。これを受けて、昨年、中心商店街の人たちと、ビジョンを描こうといろいろな議論をしました。普通、中心商店街のビジョンというと何を売るとかランドマークは何かなどが話題の柱になるのですが、今回は空間としてのビジョンを意識しました。金沢の街なかは、城

下町の中心ということもあり、観光客も多く、買い物客だけを考える訳にはいかない。そのため、中心商店街はどんな目的の方にも楽しめる空間でなければならず、売れるかどうかは個々のお店の努力と割り切りました。現状の空間を見ると、駐車場がどんどん出来てきて車が細街路にまで入り込み、人と車が輻輳しています。どんな目的の人に対しても自信を持ってここに来てくださいと言うには、先ずは、安全で安心な空間の提供が最低限必要だと考え、「賑わいコアストリート」を決めることとなりました。この通りは、営業時間帯の歩行者専用化と、沿道には店舗や公園などの街を楽しめる施設が連担していることを条件としています。まちづくりの主体となる地元関係者とのワークショップにより通りを設定し、これらの通りが集まって面的に広がる街を形成していこうというものです。大通りの商店街と背後の細街路沿いの商店街を一体化させ、全体としてまとまった歩行者専用空間を形成することを目指しています。

無い物ねだりはできないので、ヨーロッパのような核となる大きな広場はありませんが、安全な通りと沿道の建物内空間を含めて一つの広場的な空間にならないかというものです。商店主にとって、通りの設定には荷捌きなど様々なマイナス要素もあることから、いたずらに設定を広げずに進めました。この空間に入ったらもうショッピングセンターの中にいるように、子どもの手を離しても安心だよという、そういった空間を作るために通りを介した範囲をセットしたところです。

現在の地方都市の中心市街地では、駐車場をどこに配置すべきなのかがすごく大きな問題になっており、人と車の輻輳を解消するには、少なくとも駐車場を歩行者空間の外に出す必要があるのですが、内側と外側の境界があいまいで具体の議論もできないのが正直なところです。今回の通りを介した空間設定は、この境界を与えることになり、議論を進める際の一つのモデルにできると期待しています。この先どう進めて行くかが、金沢の中心商業地を再整備する上で重要な課題だと思っています。

■ショッピングセンターに勝る中心市街地の魅力は、猥雑さ、混沌・・・

〈京田〉今木谷さんの言ったことで一つだけ気になったことがあって、まだ現職の金沢市役所の部長さんだから、なんか言いづらいかもしれないけど、俺もう卒業しちゃったから言えるかもしれないと思っているのは(笑)、安全安心と本当にそう思ってるのかどうかということ。確かに安全で安心なところは良いと、いろんな役所の計画書にも、みんな安全とか安心とか書きますけど、結局街なかで完璧な安全安心ってやっぱり求められないじゃないですか。

ショッピングセンターみたいに囲まれたところで、警備員がいつも見てて、防犯カメラで見られてて、そこにいるときの安全安心と街なかの安全安心とは全然違うものだから、街なかに来ましょう、街なかで楽しみましょうって言ったときには、やっぱり危険と隣り合わせだということを認識しながら、自分は自分で守る、自己防衛とか、そういうことも含めてじゃないといけないような気がするんです。現職の部長さんはなかなか言いづらいけど(笑)。

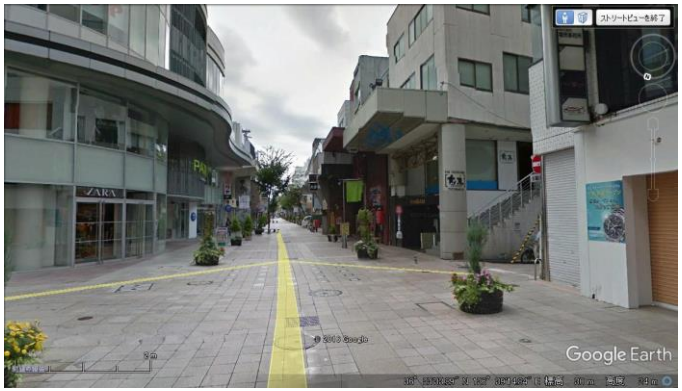
〈木谷〉中心商店街は、本来なら数多くの商店があって、たくさんの人に歩いてもらわないといけない所なのに、最近はお店がなくなり平面駐車場だけが増えて虫食い状態になっ

ている、これはいかがなものかというのが考えの発端なのです。ですからビジョンの策定における安全安心は、人と車の輻輳という物理的な危険をなくすという最低限必要な安全安心を確保することを意図しており、地元の方々との協議でも共有されていると思います。その議論の中でも出ましたが、個人的には、街中の魅力には、「猥雑」とか、「混沌」と言う言葉につながるいい意味で怪しい空間が不可欠で、ショッピングセンターのような全て方程式で解けるような空間では駄目だと考えています。

■中心市街地の存在感は、商店街抜きには考えられない。

〈井口〉木谷さん、今のお話で金沢の町のにぎわいっておっしゃいましたけども、人がたくさんやって来て商店街を歩く、それだけで楽しいんですか？　公園もとか猥雑な空間とかおっしゃいましたけども、やっぱりメインは商店街とおっしゃってるように思うんだけど、商店街に人を集めれば、中心市街地は楽しくなる、ということですか？　子どもが安全に、自由に歩ける商店街を作るということですか？　それだけだと、本当にショッピングセンターに勝てるかなあ、と僕思うんですけど。

〈木谷〉足を運んでもらう一つのきっかけづくりという点と、街に動きをつけるために商店街は欠かせないと思っています。金沢の中心市街地には既にお城や公園などのオープンスペースや様々な文化的要素があり、それらを含めた魅力を引き出し活用するための仕掛けとして中心商店街の空間づくりは外せない要素だと思っています。ですから、あくまで金沢市の場合と言うことで、一般的には中心商店街だけで勝負できるとは考えていません。





（図・9）金沢市の中心市街地にはお城（下）や公園などのオープンスペースや文化施設があるが、街に動きのある活気をつくるには商店街（上）が欠かせない。

■買い物する時の、店先の楽しさは何処へ行ってしまったのか？

〈木谷〉中心市街地において、商業は非常に大きな要素だと思っていますが、今回の中心商業地のビジョンでは、空間づくりに特化して「売る」ことは商店主の努力と工夫に任せることにしました。

とはしつつも、どうも商売自体がずいぶん変わっており、不安も感じています。商店主が売ることに関心を持つことは当然ですがそれに偏り過ぎている気がしていて、店員さんとの楽しいやりとりや、商店街を引っ張る店主の遊び心などがあってこそ、ショッピングセンターにはない付加価値が生まれると思うのですが、これらを期待することはできないのでしょうか。定量的に把握しているわけではないのですが、商業の仕方自体が変わってしまったと感じていて、この傾向は受け入れるしかないのでしょうか。もしお分かりになる方がいらっしゃれば教えて欲しいと思っています。

〈蓑原〉それは単純なんですよ。売ってる人と買ってる人の間のコミュニケーションの機会がもう無いようなショッピングセンターとかそういうところに商業がどんどんどんどん吸収されて、要するに家業型の商業が無くなっちゃえば必然的にそうなりますよ。だからそれはさっき申し上げたように、商業が家業型から企業型に転換する過程の中で必然的に起こってくることなんですよ。金儲けはそこそこにして楽しくやろうよという企業のオーナーがいるかって言ったら、いないわけです。企業型でやってる限りは無理なんです。ヨーロッパの商業はそういう企業型になってないところが強いところなんですね。

■「絶対安全」を求める愚かさも、知っておきたい。

〈蓑原〉金沢について言うと、山出保市長さんがいたから、たとえば主計町（かずえまち）の整備なんていうのは電柱を撤去したり道を広げたりして、近代主義的な都市整備は全くやってないわけです。そういう意味では金沢の文化程度は相当高いと思うんだけど。

「まちづくりの哲学」の序文を書いてくれた野口浩平さんは、代官山の町作りを一生懸命やってる人で、その人が「都市計画の専門家は信用しない」と言ってる。だから代官山でシンポジウムをしたときに専門家は誰も呼ばなかったんです。なぜかというと、路地を研究しようとすると路地の専門家という先生が非常に魅力のある路地の写真を見せて、だけどぶつかって危ないような電柱が残っちゃってる、もうちょっと車走りやすくするためにちょっと道を広げようとか言う。そうするとどんどんどんどん路地で無くなっちゃうんだけども、それで彼は不思議に思って「路地って何ですか？」って聞いたら、「路地なんていうのは君、分かってるんだからそんな質問は意味がない」って、却下されちゃった。それで彼はもう専門家のいうことを聞くのを止めたって言ってたんです。

金沢の木谷さんの問題に出てきたように、安全安心っていうのは一体何なんだろう？ ということです。

今度の東北の震災復興の話しの時にもそんな話しが出たんだけど、絶対安全安心なんかないんですよ。防災なんて嘘だよって、減災っていう考え方で、どうやって現実的に災害を減らさなきゃいけないかっていうふうに考えるんだけど、実は制度的には土木事業をやりたいためにとか、岸壁を作りたいためにとかで防災なんていう考え方を押しつけようとする人がどんどん増えちゃってる。

東北の整備が進まないのは、現実的な立場に立って、今ある人たちの価値観を大事にしながらどうやって方向を定めていくかということの判断、大人の判断がないから進まない。相変わらず、まだお金がたくさんあってこれからも人口がたくさん増えていくような東京

の知識で事業をやろうとするからおかしくなっちゃう。
金沢はたとえば武家屋敷が並ぶ長町で道路を広げたら、全然意味がなくなっちゃいますよね。そういうことはやらないんじゃないかと私は期待しているんですけど(笑)。

■日本人は未来のライフスタイルをつくることに前向きなＤＮＡを持っている。

〈井口〉金沢なんか、今商店街とおしゃいましたけど、その他に魅力的な空間がいっぱいあるじゃないですか。公園もあるし県庁の広場もあるし、歩くだけで非常にすばらしい空間がありますよね。そこで蓑原さんにお聞きしたいんですが、僕らは空間を作っていく、整備していくっていうのが僕らの仕事なんだけど、日本人のＤＮＡと言っていいのか、日本人は本当にそれを楽しんでくれるのかなあ？と考えてしまうんです。別にたくさん人が来てくれる必要はないんですよ。公園に人がいっぱい居る必要ないんですが、そんな空間が在ることを日本人は本当に素晴らしい、魅力的な街だと思うんでしょうか？

〈蓑原〉僕はこう考えているんですよ。我々は日本人のＤＮＡから逃れることはできない。しかし、我々は同時に未来に向かって何かを企て、未来の新しいライフスタイルを作るということについてもオープンな姿勢を持っている。その両方がどうしたって我々の中に矛盾としてあって、それをうまくバランスしながら生きていると。ヨーロッパはそれを一番うまくバランスを取って生きてるんだと思うんだけど、そのバランスの取り方が今日本は非常におかしくなってて、ＤＮＡを忘れちゃって折角あったいいものを壊しているだけの話なんだけども、今の若い人たちと我々とでは、物の作り方も考え方も変わってきてる。そういう意味では私は過去だけに引きずられるんではない、未来に向かっての企ての中で、我々は日本人としてはどうなのか、どこまで新しいライフスタイルを言えるのかを考えるべきで、僕は今の井口さんの問いかけはあまり意味が無いと思ってます。

■自分が良いと思うことを、提案してやってみないと、可能性は広がらない。

〈蓑原〉ちょっと自慢話含めて話しするんですけども、私は建設省で公営住宅を一生懸命建てていた。その時は標準型のマッチ箱みたいなやつをボコボコボコ建てていた。それが地方で望まれていた住宅なんです、近代化のシンボルとして。当時の建設省は地方に標準型の耐火構造のアパートの戸数を増やすことに腐心していたんだけれども、僕はそんな時代はまもなく終わるだろうと考えていた。公共住宅であるといえども、本当にきちっと歴史的な評価に耐えうる物をつくろうと思ったら、マッチ箱を並べるような話ではないんじゃないかと。そういうことを仲間と一緒に勉強して、茨城県の住宅課長になったとき、屋根に瓦を乗せて、表三階、裏二階で、密度から行くと四階建ての並行配置と同じぐらいの密度が得られるような住宅を作ったら、非常に評判が良くって、その後それが各地に出てくるようになった。そう言うのってやってみなきゃ分からないんです。やっぱり実験、実体験だと思うんです。

今やってるのは幕張ベイタウンって言う実験で、ヨーロッパの街とかなり似ているんです。結果的に似ちゃったんだけど、我々がいろいろ議論していくと、やっぱりヨーロッパ型みたいなああいう形のほうが良い町になるよな、良い住宅地になるよなあって、実際やってみると、けっこう売れる。中古価格もあまり下がらない。売れるんだけど儲からないです。

だからデベロッパーはせっかく売れて良いプロジェクトであるにも関わらず、儲かりたいためにその空間を壊すような高層で密度の高い物を建てたがる。それに対して我々が一生懸命戦いながら、そういうふうにしないようにしても、なかなか難しいという戦いではあった。

ここで言いたいのは、何らかのイメージを出して、提案をして、本当にそれが利用者に気に入られ、市民の支持が得られて、中古価格が下がりにくいようなサステイナブルな商品であるのかどうかというテストをしないで、即断しないほうが良いということです。自分がやったほうが良いと思うことを提案してやってみるということをしないと、我々のそういう都市的な生活の体験はあまりにも狭いから、もっと都市のライフスタイルを広げる空間を作るべきだと思う。

富山でも街なかの建物の建て方を変えたらどうですかと提案したんだけど、残念ながらＬＲＴが始まっちゃって、そっちのほうにシフトしちゃったんだけど、富山でもぜひそういうモデルを作ってもらえたら、と思っていましてね。交通については富山は非常に先進的な形で、ヨーロッパでも話題になるような位置を占めていますから、今度はぜひ、住宅についてもそういうことをやってもらいたい。住まいを作ると言うことは必然的に住まいをサポートするサービスをどう入れるかという議論をしないと意味がなくなる。それをやり出すとだんだん町としての豊かさが増えてくる。ぜひ富山と金沢で実験をやってもらいたいと思っています。

■新しいライフスタイルの芽生え。二十代の約七割が、街なかに住み替えたいと言っている。

〈埒〉ちょうどいい話になったので、少し話をさせていただきます。私はコンサルタントやっていて、北陸に住みたいかどうかということを聞くアンケートをしました。

北陸で住み替えたい人と、北陸以外から北陸の都市に住み替えたい人を対象にアンケートしたんですけど[1]、各年代において半数以上が街なかに住み替えたいという答えでした。非常に心強く思いました。特に多いのは二十代と六十代が七割近くと多いです。

六十代はたぶん北陸は除雪が大変なので、郊外に住むよりは街なかの融雪が効いたところに住みたい、公共交通の便の良いところに住みたい、病院に近いところに住みたいということはあるんだろうけれども、二十代の方からそのように高い回答を得たことがうれしく思いました。

二つ目におもしろかったのは、二十代の約七割くらいが街なかに住み替えたいと言っているんです。東京とかではなかなか街なかに住むことは大変かと思いますが、富山や金沢のような小都市では街なかにはごま塩状の空き地や青空駐車場みたいのがいっぱい残っていて、そこを活用することによって街なかの居住を増やすことができる。北陸ではまず街なかに住んでもらって、街なかにある広場とか空間とかレストランとか、そういったものを享受してもらうほうが絶対楽しいわけです。街なかのライフスタイルを楽しむためには、街なか居住を勧めることが今井口さんおっしゃってることに、繋がっていくんじゃないか

---

[1] アンケート対象は全国ではなく、北陸７００、北陸以外１００の計８００サンプル。インターネットによるアンケート。

と私は思っているんです。ぜひそれをやらなきゃいけない。

〈井口〉いいですね、本当に住んでくれるといいですね。

〈埒〉可能性はあるんです。でも、街なかは物件が無い。中古物件の流通がないとか、まとまってる土地がないとかいろんなハードルがあって。それに家賃がどうしても高くなるので、住みにくいというのがあるんです。そこにてこ入れすれば街なかをよく知る、街なかの楽しみを享受できる人を増やすことができる。それも若い人を増やすことができることは、日本が立ち直るきっかけにもなるかなと思うぐらいです。

〈井口〉今おっしゃった中心市街地の経済的な仕組み、どうしても地価が昔の名残りで高く設定されている、だからなかなかうまく利用できないっていう、これは中心市街地の重要な課題ですけれども、今日はこれはちょっと置いといて、歩行者空間の方に話を進めたいと思います。

■これ以上日本で屋外のライフスタイルを提案するのは、無意味ではないでしょうか？

〈井口〉屋外のカフェテラスやマーケットは僕たちが何十年も前から提案しているし、社会実験も方々でやって来てます。でも広がりません。日本人は外で遊ぶことを本当に望んでいるかどうか、確信が持てなくなりました。ヨーロッパを見てると街の屋外空間が良く使われてて楽しい。それはみんなが外で楽しむライフスタイルを持っているから成り立っているんです。日本人が同じような楽しみ方を望んでいるんだったら、すでに日本もそんな街になっているはずですが、そうはなってない。お祭りやイベントのときは町の通りでにぎわいますが、普段は室内で楽しんでます。そして屋根の架かった空間はどんどん豪華で楽しい仕組みが出来て進化しています。日本人が好きでもないものを提案し続けるのは余計なお世話だし、これで街が楽しくなるというのも単純なヨーロッパかぶれではなかろうか、そう思うんですがどう考えられますか？

〈蓑原〉今のに対して答えを一つ持っててね。結局やってみなきゃ分かんないよという答えしかないと思うんですよ。だからぜひ実験をしてもらいたい。というのは、富山には「皆楽者（みゃあらくもん）」という言葉がある。富山の建築家の稲葉さんから教えてもらった話しなんだけど、皆楽者（みゃあらくもん）というのは、自分の仕事以外の道楽がたくさんある奴。井口さんが言う好きな道をブラブラ、その辺に座ったり、歩いたりしているような奴も含まれると思いますが、そんな奴らはおかしいんだという、そういう文化が富山にはある。だから外食なんか流行らないし、都市的な華やかさが富山にはないんだって説明してくれた。

金沢は皆楽者（みゃあらくもん）だらけの都市なんですよ。だから、ああいう文化が育ってる。おそらくこれから富山にも皆楽者（みゃあらくもん）がどんどんどんどん増えるんじゃないか。富山の人ってまじめで働きもんだから、金沢の人みたいに芸妓さん上げて唄うたうとか、そういうのは駄目だっていう文化みたいだけど、それじゃあ都市は発展しませんよっていうのが稲葉さんとの最初の

議論だったんです。

だけど、僕は、いやでも都市というのは皆楽者になってくる。皆楽者こそが都市をこれから引っ張っていくし、富山もこれだけ豊かになれば、皆楽者がやっぱり増えるでしょうね。私は期待しています。



（図・10）金沢市ひがし茶屋町の街並み。

■日本人は公共空間の使い方に無関心で、上手くない。

〈山名〉公共空間、いろんな公共施設の整備をやるんですが、私の経験から言うと作るときは非常に一生懸命作るんです。今もそうだと思うんですけど、作ることに一生懸命力を使って、その後使うところで非常に手が抜ける。というか、作ったらもうそれで終わり、使うほうに注意がいかない。従って、先ほどの安全安心も関係があるんですが、作った人が管理者になりますと、できるだけ使って欲しいんではないですね。できるだけ安全に、事件を起こして欲しくない。従って、何とかはしちゃいけない、何とかはしちゃいけない、その話ばっかりなんです。市民からもそういう要求があるみたいで、何か事件があると管理者がどう、とか言いますから、そうしたら管理者は「あれいけない、これいけない」となってしまう。

もう一つはそれを作ってそれをどう使うかということは、市民の方がもうちょっと使い方に感心を持って、それを働きかければ使い方が変わってくるんじゃないかとも思います。それがないから、折角作ったのにあまりうまく使われていない。全国的に見てますと非常に立派な施設ができているんですけども、あんまりうまく使われていない。そこはやっぱり、折角こういう場を作ったんですから、使うことにもう少し注意を払えば、もう少し公共空間をうまく使えるんじゃないかなという気はします。

それと、非情に一般的な話しになりますけど、自分の経験に近いんですけど、我々日本人が街の中で動くときになかなか人と交流しないですね。集まっても、たとえば広場があって集まっても互いにしゃべるってことはなかなか今のところない。そういうのがないと空

間が楽しくなくなっちゃって、行っても、まあ子どもとはしゃべるけれどだいたい黙ってて、用事が終わったら帰ってしまう。

ヨーロッパとか他のところはもっと気楽に話してるようだし、日本でも田舎に行くと電車に乗ったおばあさんが全然知らないのに声をかけてくるんです。だけど、都会になるとなかなかそういう機会が少なくなっちゃって、我々は公共空間の使い方が上手くないし、上手くいかない原因になってんのかなあ、という気がします。

■公共空間の都市的価値を、日本はまだ認めていない。

〈蓑原〉公共空間という言葉が気になるんですよ。というのは、たとえばカフェだって公共空間だと。要するにどういうことが起こったかと言いますと、日本でも一九七〇年代にそういうことを考えて、革新自治体があった頃だから、この前の高橋志保彦さんの馬車道のインタビュー、それから鳴海さんが旭川で一九七三年にやった買い物公園のインタビューで分るように、道路を解放するというのは当時すでにそういう意識があって始めたところがあるんです。でも結果的には道路管理者と交通警察がそれを潰してきた。そしてそんな動きのガス抜きするために社会実験とかなんとか言いながら、延々として今に至るまで、道路をそういう空間的に使えなくしてる。だから札幌で起こったことは道路を止めて公園にして、公園でやっとそういうことができるみたいな話でしょう。でもこれもおかしいんです。公園だって管理規定があって結構うるさいから。

そういう意味で言うと、管理の問題というのが圧倒的にあって、日本の場合は残念ながら公共側の道路とか河川とか管理をする側がそういうことについて、都市的な価値を認めるような文化程度になってないんです。あくまで事業を推進するというか、管理をきちっとすることに拘っていて、それはヨーロッパでも同じ問題が起こったんだけど、七〇年代に一つの峠を越えて、今ヨーロッパではどこでもそういう問題を超えましたよね。だから日本も超えざるを得ないし、僕は超えると思う。

■ヨーロッパが都市政策を転換した一九七〇年代に、日本は何を考えていたのか？

〈井口〉これ、ぜひ蓑原さんにお聞きしようと思って今日は来たんですが、蓑原さんがまだ建設省にいらっしゃった頃、七〇年代の初めの頃、ヨーロッパはその前から、六〇年代の終わりから「これはいかん」と都市政策を方向転換しようとしてきて、七〇年代からそれを始めて、八〇年になると完全にそれは軌道に乗りましたよね。その一つのきっかけはオイルショックだったと思うんです。一九七二年にローマクラブが発表した「成長の限界」なんかもあって、「やっぱりこうなんだ」ということがあったと思うんです。同じ経験を日本はしているんですよ。その時にヨーロッパは完全に方向転換したのに日本はオイルショックで「やっぱりこれはいかんぞ」と、ちょっと立ち止まりましたよね、でも方向転換しなかった。

僕も都市開発の仕事してましたから、いろんなプロジェクトがストップして、商店街の仕事も、もうこれからは今までと違うから歩行者中心にしようとか、自動車社会でなくしようとか、そんな話をあの時はしました。五年ぐらいはやってたと思う。ところが、それを全部技術的に解決しちゃった。しちゃったというとおかしいんですけども、日本は排ガス

規制となんとか、世界一厳しい規制をやって、技術的にばっと抜けちゃった。逆にそれをバネにして経済成長しちゃったということもあって、僕はあそこで日本は一気に工業先進国のトップというか、経済的にはヨーロッパを抜いちゃったと思うんです。つまり、そのまんま成長路線を行っちゃった。ヨーロッパは全然別の方向に行ってる。僕はあの時がチャンスだったと思うんです、あの五年間ぐらいが国の方向を見直すチャンスだった。都市計画法もあの頃変わってましたよね。あのときに建設省の中で日本も方向転換するべきだと、そういう話は内部で無かったんですかね？

僕は日本がなぜあの時変われなかったかと、僕は企業の中にいましたんで、よく分かるんです。そんな簡単な話じゃなくて、経済成長の勢いがついていたし、そういう簡単なもんじゃないけども、建設省ではどうだったんだろうかと思うんですが。

〈蓑原〉率直に言いますと、中央のコントロールと中央の補助金行政で中央の権力構造が成り立っていて、政治もそれと一体として動いているような段階の中では、今話してるような自治型、生活優先型の方向に切り替えるのは非常に難しい。結果的には、環境問題について言えば京都議定書をやった頃までは日本はそういう問題についても先進国としてビヘイブしようとしたわけです。だけど残念ながらその後、大幅に後退して行っちゃった。というのはおっしゃったように技術革新の成果が上がって、差し当たっての心配がなくなった。あの当時、ちょうど僕らが建築基準法の改正をやっていた頃、一九七〇年の手前ぐらいには、公害立法が出てきて、橋本さんっていう立派な厚生省の課長がいて、公害立法について非常に前向きの行動を取ったがために、そういう意味での公害問題というものが全体のライフスタイルを変えるようなキックにはならなかったというのは、おっしゃる通りだと思いますね。だけど、僕はもし、本当に日本のそういう行政制度がもっと自治型に変わってたら、やっぱり生活の楽しさとか、生活の優しさとか、そういうことをベースにして自治体が都市を考えざるを得ない構造になってたら、残念ながらそうならなかったけど、私は変ってたと思う。

■日本はヨーロッパとは違う、中央集権路線を今も走っているけど・・・

〈蓑原〉だけど今は残念ながら逆流していて、そういう価値観はないし、中央集権型に近くなってるし、盛んにいろんな制度が出てくるんだけど、特区なんていう制度だって、なんのことはない、行政的な縛りをかけてるもんだから、どんどんどんどん行政強化みたいな特区になっちゃってて、なんのために特区をやってんのか分かんないようなことになっていましてね、今は残念ながら自治型の方向に動いてないから、今の話しのように生活を大事にしてやり直すということができない状況になっている。

ヨーロッパはそういう意味では一番自治型だった。それからアメリカの場合でも、基本的にはアメリカも連邦政府ではなく州がイニシアチブをとり、かつ州がチャーターを出して市にいろんな権限を渡しているから、そういう権限を持った市が政治的なサポートを得れば新しいことができるんだけども、今日本ではそういうことができない構造になっているから非常に難しいです。

地域主権ということが再度言い出されて、地方自治が本当に伸びてくれば、一九七〇年代、八〇年代のかつての横浜市とか旭川市みたいに市がそういうことをちゃんとやれば、地方

の動きが出てくるんじゃないかと僕は期待したんだけど、残念ながら今は逆行してて、地方分権の方向への力が弱くなっちゃってる。非常に難しいですよ。でも僕はこれはそんなに長くはもたないと思います。要するにこれだけの発展の実績があってでこれだけの豊かな国家が地方自治型にならないわけがない。やっぱり時間かけてそっちのほうに持っていけば、地域主権に行くと思っている。長期的に見るとそういう枠組みの長期的な変化というのをどうしても考えなきゃいけないし、僕は必然的に経済構造の転換の中で、そうなっていくだろうと思っているので、あんまり悲観はしていないです。

■日本もヨーロッパみたいに、公共空間を使いこなす街がつくれるだろうか？

〈井口〉僕らはこれからも都市に関わる仕事をしていくんですけど、相変わらず諦めずに街を楽しくするライフスタイルの提案をして、なんとか作ってみせる、そういう挑戦をやるしかないよ、ということになるんですか？確かにそうでしょうけど、みんなが望んでもないものを、ヨーロッパはこんなだったから日本でもそうしようよ、と言ってるみたいにも思うんですよ。蓑原さんに「諦めちゃいけない」って怒られるんですけども、これって本当に意味のある提案なんでしょうか。

〈千葉〉日本人が求めていないんじゃなくて、そういう場所がまだ用意されていないのではないか。井口さんに言わせればそれはもう諦めざるを得ない状況ということになるかもしれないけれども、蓑原さんは、そうじゃなくて、忘れられてるんじゃないかという話もあったし、我々が理想とするような、あるいは理想に幾分は近づけているけども、そういう実際のものがまだ作られていないから、日本人がそのようなライフスタイルに気が付いていない、本気になっていないのではないかと思うんです。

作られていないのは、作るときのバリアが高いから今もって作られることが稀だと思うんです。ですからそのバリアをどういうふうにして取っ払うか、どこから突破していったら良いのかということを、最後にズバリと蓑原さんにお聞きしたいんですけど。中心市街地という街なかに市民が使いこなせる公共空間を作るために、たとえばオープンカフェのストリートをどうやれば日本に定着させることができるか、町の魅力をもっと深めることが可能かどうかということをお聞きするのと、それからもう一つ、それができるとすれば日本ではどこの都市が一番近いところにいるだろうかということ。それは富山なのか金沢なのか分かりませんが、ズバリと聞かせてください。

■公共空間を使いこなす・・・地方分権すればそうなる。

〈蓑原〉僕は非常に単純だと思ってます。前からそう思ってるんですけどね、要するに地方分権していないからできないんですよ。中央集権のままいったら、いくら頑張っても地方の市民が国と戦えないじゃないですか。あるいは県とか国と戦えないじゃないですか。相手が公選の市長さんなら戦えるけど、警察庁長官や国土交通大臣では、戦いようがない。そういう意味で言うと、道路の使い方とか公園の使い方、そんなもの市で決められるようにしなきゃおかしいですよ。それを国とか県がいちいち指図して、今さっき作るときには熱心だけどとおっしゃったけど、それは当たり前なんですよ。補助事業をやり、紐付きでくるから、一生懸命それだけもらってこいということになる。使っちゃった後は、今度は

市民の物として意識されていないから、管理する、管理型で押さえ込まれちゃう、そうなっちゃうわけです。

だけどそうじゃなくて、本当に分権化が始まればそんなに暗い未来ではない。日本人は非常に賢い民族だし、エネルギッシュな民族だから、分権化して地方でそういうことを判断して、現場で具体的に動けば、動く可能性は十分あると僕は思ってる。実はその辺がさっきの井口さんのグチにも繋がるんだけど、いい歳して能天気なやつだなあと思われるかもしれないけども、僕は実はこの十年ぐらいが一番元気が良いです。

なぜかと言うと、一九八五年に役所を辞めました。役所を辞めたときには、まだ、それこそ民活が始まったぐらいだったけど、役所の体質は全く中央集権型で、かつ一九五〇年、六〇年代ぐらいの意識で固まっちゃってる構造だったもんだから、これはもう役所から離れちゃったほうが良いと思って辞めたわけですよね。それから後は一生懸命、制度的にはどういうふうに直すべきか、そういうことばっかりやってきたんだけどなかなか動かない。民主党が政権を取って、民主党に呼ばれた五十嵐敬喜という都市計画の弁護士さんがいて、都市計画法を変えるというから僕もその気になって一生懸命こうしたら良いなという提案を入れた本を書いた。だけどその流れが潰れて逆行しちゃって、むしろ今は集権型の話が進んでいるから、これではいくら頑張ってみたところで、本当に身を張って国と戦うぐらいの気力が無いと駄目です、今のところは。しかし、元気が出てくる実体験が幾つかある。

■銀座の町内会は国と闘っている。そのような自治的の力を信じている。

〈蓑原〉たとえば銀座でやっていることですが、銀座の街なかの人が区の力を借りながら都と国と戦ってるから、銀座のレベルが保たれているんです。国とか都は銀座の今の人たちが考えているような銀座を守ろうとはしていないんです。どんどん高層化して、ぼんぼん大規模な開発を進めた方が良いと思っているだけなんです。だから森ビルが出てきて二〇〇メートルの超高層ビルを提案してきたとき、銀座の人が結束してそれに反対した。銀座の人たちが、そういう意識を持って、中央区がそれを支援してなんとかやっているから、結果として今の銀座の雰囲気が守られているわけです。そういう意味では、そういうバリアを超えるためには自分たちで自治的な力と方向に向かって動くやりかたがあると私は信じているし、それが実現している。

■世界を眺めて日本を相対化して考える、第三世代の登場に私は期待している。

〈蓑原〉そんなこと言ったって、先行きそう簡単にはいかないんですけども、なんで私が能天気かと言いますと、役所辞めてから、私は組織と離れた形で動いているから、その時代、時代の最先端の都市計画の専門家達と付き合っていきたいということがあって、今第三世代までと付き合っているわけです。

第一世代の人たちは、やっぱり非常に優秀な方たちで、都市計画学会とか建築学会の会長さんなんかを勤めたりしている人たちがみんな第一世代。アラン・ジェイコブス[1]というサ

---

[1] Allan B. Jacobs：1967～75年サンフランシスコ市都市計画局局長。著書に「サンフランシスコ都市計画局長の闘い」（学芸出版社・1998年）。

ンフランシスコの都市計画を八年間で変えた男の本を翻訳して、それをみんなで勉強した結果、彼らと実践的な都市計画を勉強しましその人たちと一緒になって本を書きました。だけど彼らはやっぱり枠組みの中で議論しようとしていて、枠組みを壊そう、枠組みを出ようとはなかなかしない。

第二世代の人たちと一緒になって勉強したときには、トマス・ジーバーツ[1]という、ＩＢＡエムシャーパーク・プロジェクトなども主導している、ドイツの非常に先が見える都市計画家がいて、優れた本を書いていた。今までの都市と田園の優れた環境が今都市が拡散過程に入っちゃって、壊滅的に変わりつつある。それも発展とは逆方向の都市の縮退の過程をコントロールする羽目になっているのにそれに真正面から対応していない。それをなんとかしなきゃいけないということをきちんと考えた彼の本を翻訳して仲間を作ったけど、この人達も残念ながら、現在の都市の状況を非常に深刻な矛盾だと考えて戦ってはくれていない。現役で仕事を続ける以上あからさまに戦うことが非常に難しいことは身にしみてわかってはいますが。

ところが第三世代、だいたい三十代の終わりから四十代の始めの人たちと、おととし（二〇一四年）本を出しました[2]。その人たちの行動を見てると、僕の行動とかなり近いんです。僕らの頃は戦争中にずうっと軍国主義的な訓練を受けて、一九四五年の八月一五日、一日にして変わっちゃった(笑)。今まで使ってた教科書に墨を入れて、一日にして教育をし直されたっていう経験がある。ですから我々は基本的に社会は変わると、今大多数の人が正しいと思ってることが正しいと思えなくなることがたくさんある、という認識の元に行動してきた。一九四五年以降は新しい社会の中で、我々は未来に向かって「何かができる」と思って来たわけです。常に現実と未来との二重構造で物を見ているというか、今は変わる、未来の体質は今の我々の感覚から変わるかもしれない、大多数の人が言ってることは必ずしも正しいとは限らないと、常に二重構造で物を見る意欲を持って育ってきた世代なんです。

ところが、第三世代、今の若い人たちの中のきわめて優れた人たちは、非常にインターナショナルなレベルに近い優れた教育を受けて育ってきて、世の中に出たとたんに、あるいは出ようとした瞬間に、世の中おかしいなってことに気が付くんです。

彼らは若いときに教育を受けたインターナショナルな水準の常識とは違う社会に日本があることに気が付いて、基本的な矛盾を感じていますから、その人達は意外にじいさん世代の僕と馬が合うんです。

そういう人たちと議論していると、我々の仲間の専門家だけじゃなくって、地方にもそういう人たちの仲間が何人かいて、新しくきちっと世界を眺めながら、日本を相対化してこれからどうやっていくか考えてる人が出始めてる。そんな若い人たちの代になると変わるんじゃないかっていうふうに思っています。

そういう意味では将来が決して言われるほど展望が開けない状況でもなくて、むしろこの十年間でますます展望が開けてるなと私は思っています。

---

[1] Thomas Sievrts：ベルリン工科大学で都市計画を学ぶ。ダルムシュタッと工科大学客員教授、スカッと都市計画事務所長。著書に「都市田園計画の展望―『間にある都市』の思想」（学芸出版社・２００６年）。

[2]「これからの日本に都市計画は必要ですか」（学芸出版社・２０１４年）

■蓑原敬は価値の大転換が来ることを、確信を持って見据えている。

〈井口〉励まされますね。日本は外の世界から見ると結果的に非常に特殊な社会をつくってて、今の日本の都市はあまりにも完璧で不健康だと僕は思っているんです。僕は生まれたのが一九四一年で、敗戦の四五年にはまだ物心がはっきり付いていなかった。どんどん変わる過程は見てきたけど、どう変わったかの自覚はない世代なんですね。おっしゃるように戦後のがらっと価値観が変わった歴史。ああいうとんでもないショックが来ると日本は変わる、というのはありそうな気がする。でも蓑原さんみたいに変わるという確信が持てない。僕は七〇年代のオイルショックのとき、九〇年のバブル崩壊、そして阪神淡路大震災のときにそれを期待したんですけどなにも変わらなかった。東北の大震災、原発事故でもなにも変わらない。日本人はあるとき瞬間的に向きを変えることがあると言う人がいます。変わって欲しいとは私も思っています。でも本当に蓑原さんの言われるように変わるだろうか。二〇二〇年の東京オリンピックに目が眩んで、むしろ今までの路線に勢いがついて思いっきり爆走してるように思えるんですけど。

〈蓑原〉逆に非常に悲観的なことを言いますと、三・一一東北の震災というのは貞観地震と非常によく似ているんです。ですからこれがおそらく貞観地震と同じビヘイビアをすると、東海地震とか東南海地震とかが十年、二十年の間に必ず来る、同じぐらいのパターンで来る可能性が非常に高い。その時に日本列島がどうなるかって問題がある。その時は富士山が噴火する。その貞観地震の時には富士山だけじゃなく鳥海山も、いっぱいいろんなところで噴火したんですけども、今熊本で起こっているようなことを見ていると、そういうことが非常に可能性が高いんじゃないかと私は思っていて、日本列島が安全かどうかということ自体非常に問題だと思ってます。

もう一つは、今日本の国の借金というのは無茶苦茶なんですよ。一人当たりとんでもないような借金を背負いながらなおかつ無駄な公共投資をどんどんやっている。こんなのが長く続くはずがありませんよ。今回のＥＵ問題（イギリスのＥＵ離脱）でも、これがきっかけにならなきゃいいと思いますけども、そういうことって起りうるわけです。

そういうことが起るとしてもなおかつ楽天的でいられるのは、未来を見据えて、そういう姿勢を持った、レジリエント（反発力がある）な性質を持った若い人たちが育ってるということを僕は確信持って言えるから、そういうことが言えるんだろうと思うんですけどね。そういう意味では、悲観しなくてもいいんじゃないでしょうか。

〈井口〉勇気づけられました。大転換の可能性がないことはないと蓑原さんがおっしゃるんだから、あるんだろうと思って、僕もやります(笑)。

最後に、別の意味での大転換が、実は今進行しているのではないかという話に付き合ってください。

■日本は逆ガラパゴス。人類史上まれに見る、ハイテク・ロボット都市をつくっている。

〈井口〉日本は世界でも稀な特殊な都市をつくっている。日本独自の都市空間を作りつつある。そのようなライフスタイルを持ちつつある。それはある意味、非常に不健康な都市だと僕は思っているんです。でもそれは日本の強みでもある。日本のアイデンティティであり、日本発の未来のライフスタイルを世界に提案しているのかもしれません。このこと

を自覚してより積極的にこの方向に進むのも、我々の選択肢のひとつかもしれません。
雨も降らず風に帽子が飛ばされることも無い、快適に空調された屋内のモール、アトリウム、フードコート。自動扉とエレベーターとエスカレーターでオートメ化された街。安全柵が張りめぐらされて、人も車も安全に効率よく動ける歩車分離の街。市民のイベント会場は巨大な屋根付のドーム空間。落ち葉が散って街を汚さないように、早々に刈り込まれた街路樹。秒単位で正確に動いている交通のネットワーク。全てが当然のように納得済みで統一され、管理されています。これはハイテク日本だからこそ作れた人工環境、見事なロボット都市です。そしてますます進化している。みんながそれを当然だと思っている。
それを生み出す生活の価値観、ライフスタイルを我々は形づくっている。マンハッタンをすっぽりとドームで覆って見せたバックミンスター・フラーの未来都市を、日本は知らず知らずに実現しているのかもしれない。
この話をすると、日本にも下北沢や自由が丘などごちゃごちゃした魅力的な人ごみの賑わいがあると必ず反論されますけど、そんな街はどんどん消えて少なくなっています。それでも将来それが無くなるとは僕も考えてません。ごちゃごちゃの街が完璧に管理された街に混在しているところがハイテク・ロボット都市なんです。ハリウッド映画に、明らかに日本の街からインスピレーションを得たと思われる未来都市が出て来ますね。
日本はガラパゴス島になりつつある。ガラパゴス島は過去に独自に進化した動物が見られる島ですが、日本は今まさに独自に進化して未来のガラパゴスになりつつある島だと僕は思うんです。日本の携帯電話がガラパゴス化してしまって国外では通用しなくなったとはよく言われますけど、日本は知らずにその道を選んだ。携帯電話の都市版が今進行していると僕は思うんです。
ヨーロッパは全く逆です。街でも屋外の自然を楽しんでいるし、人と車が共存する歩車共存の都市空間を作っている。管理されることを嫌って自己責任の社会、地方分権の社会をつくっている。オイルショックやＣＯ２の環境問題にしても、ヨーロッパはライフスタイルを変えることに力を入れているけど、ハイテク日本はライフスタイルはそのままで技術で乗り切ってきたし、今もそうしようとしている。日本の街を歩いてるとあまりにも完璧に仕組まれてて息が詰まるんですよ。これが本当に蓑原さんの言われるように日本もヨーロッパ型に変わるでしょうか。
でも、ハイテク・ロボット都市も、自分が住むのは嫌だけど、日本だけがやってみせたら世界がびっくりして痛快だろうなとも思うんです。ドバイの底抜けのバカバカしさに対して、日本は真面目なバカバカしさで世界を楽しませることになりませんか？ そのときは中心市街地だとか歩行者空間だとか、今回インタビューで話してることはほとんど無意味だったってことになりますね。日本中がクールジャパンになりますね。

■ヒトの進化を実存的な絶望と捉えるより、実存的な希望だと考えて生きていくべきだし、それが可能だと信じない限り、日々の営みができないでしょう。

〈蓑原〉進化論の話に巨大なアリ塚の話が出てきます。アフリカでは、実に見事な巨大なアリ塚が、アリに刷り込まれたＤＮＡのおかげで構築されている。ひょっとすると人間が作っているドバイやアブダビ、シンガポールなどは巨視的に見るとアリ塚に近いのではな

いかという話です。僕は、テーマパークや巨大モールなどを含め、これらの一見都市的な場所は、都市ではなくて虚都市だと断定して、歴史的に形成されてきた実都市とは違うという仮説を立て、そこから実都市の復権を図る論理を組み立てられないかと考えています。人類の進化の先にハイテク・ロボット都市があるとはとても思えないから。虚都市はアリ塚です。しかし、アリは本能の赴くままの社会行動であれだけ高度な技術的な構築物を作ってしまう。しかし、人間はアリとは違います。端よりますが、二一世紀の再発見は、人間が自然生態内存在であること、共同体内存在であることではないでしょうか。しかもその上に、人類人工系である文明を上乗せしてしまった。そこで、人間が反省的にしっかりと自分の行動をコントロールできていない地域、すなわち自治的な行動が合理的な意思決定システムの下で実現することができない社会システムを持った場所では、巨大な文明的な力が虚数に近い、人間が実感できないハビタットを形成してしまう。それが実都市を侵食しつつ世界を跳梁し始めていると考えています。その根元には利潤追求の資本と帝国主義的な権力がある。それを支えているのが自然資源からくる富と軍事的な支配力ではないでしょうか。しかし、そのような資本の力、帝国主義的な権力の支配にも限界があり、豊かな社会では、必然的に自治的な方向が生まれざるをえないと思っています。そうでなければ、アリ塚の社会になってしまうので。

ただ、今までの歴史に断絶を促す要因も大きくなりつつある。第一は人口問題、地球人口百億が中産階級化して近代的な生活を求めることを視野に入れる時、人のハビタットがどうなるか、人口せいぜい二十億ぐらいの時代に考え出された今までの都市と農村という概念では語れないハビタットの構造が生まれる可能性がある。ジーバーツが「間にある都市」として指摘している現象です。第二が地球環境問題、資源問題です。人類が生き延びる母体が近代文明が生んだ浪費的な技術では支えきれなくなっている。技術と経済が変われば、必然的に人のハビタットの形も変わるでしょう。第三がリスク管理の問題で、自然災害、人災に対する備えが、今後のハビタットの形成にどう影響してくるのか。これらの新しい課題に答えながら、僕らは僕らが住むハビタットを考えざるをえない。しかし、僕はヒトの進化が中立的なものであり、先の保証がないという前提であっても、それを実存的な絶望と捉えるより、実存的な希望だと考えて生きていくべきだし、それが可能だと信じない限り、日々の営みができないでしょう。そこで、最初の井口さんの問いかけに直接的に答えて締めくくりましょう。

「中心市街地は必要か」必要です。なぜならそこは人が共同体内存在であることを確認し、それを喜びの場とすることによって生きている喜びを支える場が生まれるからです。

「その核心は商業か」違う。政治や社交、自身の表現の場、広義の人間文化の表出の場であり、商業的な行為はその一部を支えているにすぎないから。

「日本人には屋外生活を楽しむ習慣がない」嘘です。もちろん気候などに左右される地域差があります。長崎や高松では青森や秋田より屋外を楽しむ人が多いのは事実でしょう。しかし、中心市街地の必要性で語ったように、人の社会生活の結節点となる場は結局、屋外の開放空間でしかありえませんし、日本の街の歴史の中にも祭りや縁日などに深く刻み込まれています。

「中心市街地復権の可能性はあるのか」歴史的に生き継がれた中心市街地が同じような形

で残るかどうかはわからない。しかし、僕は人がこの世に生まれ死んで行く束の間に、生きる喜び、人の主体性、共同性、創造性を感じ、表現する場所が不可決だと信じていて、そのような場所は、歴史的に形成されてきた場所に近い空間を備えているのではないかと思っています。人が火星人のような存在に変わらない限り。

＊本インタビュープロジェクトは、ＪＵＤＩ公募型プロジェクト二〇一四、二〇一五年度、およびＪＵＤＩ関西ブロック公募型プロジェクト二〇一五年度の助成を受けて実施しました。掲載写真は＊印（井口提供）、GoogleEarth 以外はすべて蓑原敬氏提供。
＊会場は富山市中央図書館本館三階セミナールーム。











■インタビュー参加者■　（敬称略）

蓑原敬（みのはら　けい）

一九三三年東京生まれ福岡県出身。都市計画家。蓑原計画事務所代表。

東京大学教養学部アメリカ科、日本大学理工学部建築学科卒業。

一九六〇年 建設省入省。翌年ペンシルベニア大学大学院に留学し都市計画を専攻。茨城県都市計画課長、建設省住宅局住宅建設課長を歴任。一九八五年に自主退官し、民間の都市計画家、都市コンサルタントとして活動中。

日本都市計画学会石川賞受賞（二〇一三年）。おもな業績に幕張新都心、幕張ベイタウン・プロジェクトプロデュース、広島基町再生計画、国際科学技術博覧会 プロデュース 福岡アイランドシティ計画、新潟県万代島再開発都市デザイン関与、新潟県都市マスタープラン関与、常磐新線（つくばエクスプレス）沿線開発プロジェクト、茨城県営水戸六番池団地など。著書に「まちづくりの哲学」（宮台真司と共著）「これからの日本に都市計画は必要ですか」（中島直人他と共著）「都市計画、根底から見直し新たな挑戦へ」（編著）、「地域主権で始まる本当の都市計画・まちづくり」、「都市田園計画の展望 ― 「間にある都市」の思想」トマス・ジーバーツ（翻訳）、「成熟のための都市再生 ― 人口減少時代の街づくり」、「街づくりとリーダーシップ」、「都市計画の挑戦 ― 新しい公共性を求めて」（編著）、「街は要る！― 中心市街地活性化とは何か」（河合良樹と共著）など。

〈ゲストメンバー〉　発言順

山下裕子　ＮＰＯ法人ＧＰネットワーク副理事長、全国まちなか広場研究会理事

京田憲明　㈱富山市民プラザ支配人、前富山市都市整備部長

木谷 弘司　金沢市 都市整備局 定住促進部長 （ＪＵＤＩ会員）

埒　正浩　㈱日本海コンサルタント 専務取締役 （ＪＵＤＩ会員）

右記参加者以外に、都市環境デザイン会議（ＪＵＤＩ）北陸ブロック、関東ブロックの会員一二名、富山市役所一六名、まちなか広場研究会数名に傍聴参加頂きました。

〈インタビュープロジェクト　主催者〉

井口勝文（代表）　千葉桂司　山名清郷　栗原　裕

共催：富山市都市整備部 都市政策課

全国まちなか広場研究会

都市環境デザイン会議（ＪＵＤＩ）北陸ブロック

本インタビュープロジェクトを誠意と熱意をもって支えて頂いた山名清郷さんは二〇一六年十月一九日に急死されました。心よりご冥福を祈ります。

本稿のご発言は編集者（井口）の責任において、山名さん未校正のまま掲載しています。

⑨提言

日本の中心市街地、再生の処方と歩行者空間

井口勝文

日本の中心市街地と歩行者空間、今後の可能性が確認できたのは今回のインタビューの大きな成果だった。同時に取り組むべき課題も確認された。

中心市街地と歩行者区間のあり方を考えるとき、我々は常にヨーロッパ（時にアメリカ）をモデルにしてきた。しかるに今、日本とヨーロッパの中心市街地と歩行者空間のありようは大きく異なっている。

その違いをもたらしたものは何か？

それはそれぞれのライフスタイルの違いである。突き詰めると生活の価値観の違いである。

日本は今までの成果を踏まえてこのまま独自の方向を目指して良いのか？　それともまだヨーロッパから取り入れるべき方向が在るのか、むしろ方向転換が必要なのか？

今後の我々の目指すべき方向、その可能性と課題を議論し、確認した。

インタビューに応えて頂いた八人の方々はこの半世紀の間に日本の中心市街地に第一戦で深く関わってこられた方々である。確認された可能性と課題は、これからの我が国の中心市街地と歩行者空間を考えるとき知っておかねばならない必須の足掛かりであると確信する。

八人のインタビュイーの方々と参加者の間で共有された可能性と課題を、以下にまとめて報告する。

インタビューを通じて「中心市街地と歩行者空間」のテーマの背後にある、より広範な日本の「都市の課題」に話が及ぶことがあった。そのことも今回のインタビューの大きな成果だった。

ここでは「中心市街地と歩行者空間」のテーマに絞った「インタビューの要点」に応える範囲でまとめている。インタビューを通じて語られたより広範な「都市の課題」に関しては各インタビュー報告の中で読み取って頂きたい。

1・中心市街地は必要か？

■町に中心市街地は必要。中心市街地の無い町にしてはならない。

町には必ず市民の心の拠りどころとなる中心が無くてはならない。いかにモータリゼーションが進み、ＩＴ化が進んだとしても、やはりヒューマン・コンタクトというか、そのような温もりのある空間そして関係こそ不可欠である。・それを失った町の市民は不幸で、それを再生したところでは実に幸せな光景がある。それをこの四十年近く確信してきたから、それを言いたい。（中野恒明さんの発言を引用）

■商店街としての中心市街地は絶滅寸前。

我々は元々、町の中心は商店街だと思っていた。するとそれが衰退すると町の中心は消滅するか、他へ移って行く運命にある。現在大都市とその周辺には商店街が残っているが、多くの中小都市の商店街は郊外のショッピングセンターとロードサイドショップに取って代わられた。そして町の中心市街地はほぼ消滅した。そこでは歩行者空間がテーマになることも無い。今や旧来の商店街が再起する見込みはない。

■商店街に偏らない、人が住む、文化としての中心市街地であるべきだ。

中心市街地は商店街だけでなく、それに加えて住宅、コミュニティ施設、市役所、図書館、神社や公園などが集まった生活の中心を形成する場でなければならない。だから中心市街地には人が住んでいなければならない。多様な生活の中心でなければならない。来街者があり、さらに人が住んでいれば、そのための商業が当然立地する。

「中心市街地は必要か」必要です。なぜならそこは人が共同体内存在であることを確認し、それを喜びの場とすることによって生きている喜びを支える場が生まれるからです。「その核心は商業か」違う。政治や社交、自身の表現の場、広義の人間文化の表出の場であり、商業的な行為はその一部を支えているにすぎないから。（蓑原敬さんの発言を引用）

■中心市街地に商業は必要。

中心市街地に足を運んでもらう一つのきっかけづくりという点と、街に動きをつけるために商店街は欠かせないと思っています。金沢市の中心市街地には既にお城や公園などのオープンスペースや様々な文化的要素があり、それらを含めた魅力を引き出し活用するための仕掛けとして中心商店街の空間づくりは外せない要素だと思っています。一般的には中心商店街だけで勝負できるとは考えていません。（木谷裕司さんの発言を引用）

■これからの中心市街地では個業、仕業が主役となる。大資本が主役であってはならない。

私が「個業」と言ってる、今までの問屋制度みたいな形には従属していないビジネスをやってくれる人が出てきて欲しい。最近特に考えているのはＮＰＯ型。「仕業」という名前をつけております。自分たちの生活の再生産さえできれば、そしてハッピーに暮らせればそれで良いんだ、というのが仕業。それが実は都市文化の豊かさを支えているわけで、そういう形がある。ヨーロッパ型、アメリカ型のライフスタイルという見方をすれば、自分の需要をどんどんどんどん拡大基調で志向するのではない生き方、僕が仕業と名付けているようなライフスタイルが都市生活の中に組み込まれている。日本もまた今のような雇用構造の展開からいくと、遠からず仕業みたいな、あるいはＮＰＯ型の人間が増えざるを得ないだろうと思ってます。（蓑原敬さんの発言を引用）

■駅を中心とする新しい中心市街地が生まれつつある。

交通拠点である鉄道駅とその駅前広場の整備、再整備が進んでいる。交通広場を中心に機能的に整えられただけの都市空間は空虚だが、人が安らぎ、溜まり、話し声が聞こえる、かっ

ての情緒的な街の賑わいを取り戻した駅前広場が新しい町の中心市街地になる可能性がある。

最近整備される駅広の周りには超高層マンションがあって、濡れないで買い物も出来るし、緑もあるし、病院もあるし、市役所のパスポートセンター、図書館もある。この一角を歩いて回れば日常生活何でも不便は無いし、他に行かなくても暮らせる場所です。お祭りでは山車も入ってきて盛り上がるし。コンパクトにまとまった生活圏がここには出来ている。どっか行くときは駅まで行くとか、バス停まで行くとか。ビルの中に店が入っているから、ちょっと食事をしたければ歩いて行ける。ここにはミニミニコンパクトシティ的な要素がほとんど入っている。（栗原裕さんの発言を引用）

2・中心市街地の賑わいは屋外の歩行者空間で展開されてこそ、最も効果がある。

屋外のカフェテラスと屋台店の展開が決め手である。

■屋外の解放空間こそが、社会の結節点になる。

屋内の巨大なアトリウム、ショッピングストリートがつくられて多くの人が集まって賑わっている。しかしこのような管理された場所だけが結節点になる街をつくってはならない。街は自由で開放された、屋外の空間を中心に構成されなければならない。街の主たる結節点は屋外につくらなければならない。

人の社会生活の結節点となる場は結局、屋外の開放空間でしかありえません。それは日本の街の歴史の中にも祭りや縁日などに深く刻み込まれています。（蓑原敬さんの発言を引用）

■中心市街地のにぎわいの復活は、オープンカフェと屋台店の展開が決め手である。

イタリア、ドイツの事例によれば、歩行者空間整備が中心市街地復活の決め手になっている。屋外のカフェテラスと屋台店の展開が決め手である。

日本の場合それは、道路とアーケード商店街、公開空地の使い方にかかっている。福岡・博多、北九州門司港、富山、長岡、東京丸の内にその可能性を見ることが出来る。毎日がお祭り（イベント）のような楽しい都市空間を実現することが出来る。

自分の知らない暮らしぶりを市民は選べません。ですが、富山の皆さまは十数年前からヨーロッパを中心にまちづくりを勉強されて、公共交通や公共広場が自分たちの生活にもたらす重要性を肌感覚で感じていたのではないでしょうか。グランドプラザでオープンスペースでの過ごし方を会得している富山の方々は今はすっかりパブリックライフの達人です。でも、この暮らしぶりをまち全体で高めていこうとすると広場やオープンスペースに接している建築や敷地ごとに法令等が分け隔てられている今の状態では限界があります。だからこそエリアマネジメント的な考え方が、急速に拡がっているのだと感じています。（山下裕子さんの発言を引用）

３・オープンカフェ、屋台店は実現出来る。日常的に展開出来る。

■歩行者空間が街の主役になる可能性は、道路や公開空地の占用使用にかかっている。

オープンカフェ、屋台店の展開が街の様相を一変させることは各地の社会実験で実感している。もう社会実験を繰り返す時代ではない。今は日常的に公共空間を占用使用する時代である。

■公共空間等の占用使用には、六つの可能性がある。

〈現在すぐに実行可能な方法〉

①店先に椅子とテーブルを並べる。
個人の敷地の中で椅子とテーブルを並べて営業する。すぐに実現出来るが、客寄せが課題。

②公開空地に椅子とテーブルを並べる。
公開空地、公共用地に誰でも使える椅子とテーブルを並べる。持ち込み出来る飲み物、食べ物をを売る店を周りに用意する。今すぐにでも大規模に展開できる。すでに実施事例がある。

〈法制度の運用を緩和して実行する方法。すでに一部で実行中〉

③公開空地で営業する。
公開空地におけるオープンカフェ等の利用促進を制度化する。オープンカフェを公的な土地利用と見做す。国土交通省の裁量のみで実行可能。

④道路法第三二条による道路の占用を認める。
道路交通法の対象から外し、都市計画の一環として道路等公共用地の占用使用を促進する。自治体がその気になればすぐにでも各地に展開出来る。

⑤イベントを恒常化する。
今まで各地で社会実験、イベントと称してオープンカフェ、屋台市場を開いてきた。それを継承発展させる。毎週末、祭日、夕方五時以降など、日と時間を限って車の進入を制限し、恒常的なイベントとしてオープンカフェ、屋台市場を街なかの一定のエリアで展開する。

〈道路法、道路交通法の改定が必要な方法〉

⑥道路の占用使用の許認可権を自治体に一本化する。
オープンカフェ、屋台店を道路の歩道部分に展開する。楽しく快適な街を目指して、都市計画の一環として実行する。オープンカフェ、屋台店を公共施設の一種と考える新しい法制度を整えることが必要である。

４・乗り越えなければならない三つの課題。

■オープンカフェなど、街の屋外でビジネスが成立しなければならない。

日本人が屋外の生活を楽しむ習慣は今や過去のものになっている。日本人は快適な屋内環境を好む。日本人は屋外の椅子やテーブルには座りたがらない。だからレストランやカフェは

屋内がメインである。屋外では商売になりにくい。しかし、現在の屋外は通行の用に供する場に特化して整備されている。心安らぐ快適な屋外環境を整えれば人は外に出てくる。その芽は各地に出ている。

■店の構えは屋内の客を前提にしている。屋外の客にも対応する店の構えに変えなければならない。屋外営業の店をインキュベーとしなければならない。

既存の店は屋内の客を前提に椅子、テーブル、キッチン、レジ、スタッフを配置している。オープンカフェにはすぐには対応出来ない。屋外を営業スペースとする新しい店の構えをつくることが必要である。スターバックス、ドトールなどはその体制を用意している。オープンカフェを求める客があれば、個店もすぐにそれに対応する。オープンカフェが儲かる社会にしなければならないが、徐々にそうなりつつある。

■国土交通省、警察署、消防署、保険所の道路使用、占用に対する規制は依然として強固。

国土交通省は徐々に規制緩和に向かっている。歩行者優先の社会、道路の自由な使用を阻むのは強力な警察権力である。最終目標としては頑迷な警察権力をはく奪して、道路使用の権利を市民のものにしなければならない。道路使用の「許可」を求めるのではなく、市民の「権利」を取り戻す発想にならなければ公共空間の活用は前進しない。

5・目指すべきは、楽しく心休まる中心市街地。そのための歩行者優先の街づくり。

自由で開放的な歩行者優先の街にする。子供が駆け回る、街中が公園になったような楽しい都市空間をつくりたい。それに相応しい公共空間を考えると、道路の構造、道路付属物、占用物件の現在のあり方には多くの課題がある。課題はその背後にある都市計画、交通政策の課題にまでさかのぼる。実現を阻む市民の自己責任意識にも課題がある。

■面的に広がる歩行者優先ゾーンをつくる。

「歩行者専用道路」をつくる街路事業や交通規制では出来ることに限界がある。総合的な都市計画、交通政策として、中心市街地を「歩行者優先ゾーン」として面的に整備しなければならない。

ドイツのハイデルベルグは交通計画の中に歩行者空間を組み込んでいる素晴らしい例です。ここを車が通りなさいと、中心部の周囲に循環路がある。その中は歩行者空間ゾーン。メインストリートには車が入ってはいけない。車種制限、時間制限があり、入って来てすぐ出ていく。こういう中心市街地全体の交通システムが、成り立つ、さすがドイツです。このシステムはもう最高です。メインストリートはモールで、広場行くと楽団の演奏に合わせて皆で踊っています。外側の環状ルートが車の循環。車は広場の地下に、地下駐車場へ、人はそこから上がって来る。日本でもやれるとすれば、やっぱりこれが良い。やりたいけど出来なかった。（高橋志保彦さんの発言を引用）

新藤一馬さんが市長をされていた時、一九七二年か三年に、緑の都市構想を打ち出された。

市長が「緑の都市を作るのだ」というのを打ち出されたのは非常に大きかったと思います。それがマスタープランにずっと反映しております。ですから都市計画における行政のリーダーシップの果たす役割と責任は大きいと思いますね。全体のネットワークを考えようという、そういうところからスタートしましたから、今の福岡、博多の中心市街地のまちづくりに市が果たした役割は大きいと思います。大きな絵を描こうという意識が以前の福岡市にはあったのだと思います。（梅本正紀さんの発言を引用）

僕は交通計画というより交通政策だと言ってるんですよ。要は車を入れるのか入れないのか、ということも含めて、入れないためにはどういうことをすれば良いのかということをね。みんな車を使うのを止そうよとすれば自動車交通量は減るわけですよ。交通量があるから外周道路を作らないと車を止められませんよという論理で、みんな失敗してきている。たとえばベルギーのブルージュっていう町なんかは、環状道路無しで車を止めている。ハメートルぐらいの狭い道を一方通行にして、それである程度交通をさばくというネットワークを作ったりしている。既存の道路網の中でどこを走らせるかということまで町全体の交通体系として考えるから、車を止められている。僕はそれを見ると交通計画というのはむしろ政策だと思っています。

もう一つコメントしておきたいんですけど、僕はヨーロッパ視察団の団長で行って感じるのは、警察の権限。日本だと警察と行政、別々でしょ？　そこのマッチングがうまく行っていないんですよ。あちらは交通規制は市の権限なんです。だから行政で出来るんです。市長が出来るんです。日本では出来ないですよ。全部警察庁が実質的な規制の権限を握ってる。だから道路交通法を外さないと出来ないわけです。（中野恒明さんの発言を引用）

公共的な広場が無いっていうのが日本の都市と欧米の都市の違いみたいに言われますけど、実際広場作ると福岡の警固公園もそうですけど、富山のグランドプラザだってすごくうまく使うじゃないですか。だから広場の使い方が分らないわけではなくて、広場が在ればうまく使う。あまり良い公共空間じゃないと使われないんですけど、ちゃんとした公共空間を作ればうまく使われる。車優先の町づくりじゃなくて人間中心の町づくりをやろうと思えば日本人にも出来る。今までだってやってきていたし、そういう事例もある。人が楽しくないような車優先の町づくりを行政がやってきて、中心市街地壊して。日本の行政には良い都市を作ろうって意志がない。壊そうとしているでしょ。おそらく、ここがヨーロッパと日本の最も大きな違いだと思います。行政が人を見ないということ。しかし、これはまちづくりだけではなく、全般的に言えることですよね。

コミュニティに入るとハッピー、自分の人生を豊かにしますよね。コミュニティに入ると、都市で生きている有り難さっていうか、価値を体感出来ますから。そこのところは日本人もヨーロッパ人もアメリカ人も同じ、みんな一緒だと思います。（服部圭朗さんの発言を引用）

■中心市街地の道路は安全柵、植栽帯、車道の縁石などで囲われるのでない、伸び伸びと開放的な心休まる空間にする。

自動車の通行を制限して安全柵や植栽帯、歩車道間の高い段差や縁石を無くすることで、自

由で安全、そしてのびのびと開放的な歩行者優先の道路が実現出来る。
自動車通行の規制はその範囲、時間帯、車種など柔軟な対応が欠かせない。柔軟な対応によって歩行者専用でなおかつ歩車共存、歩行者優先の街が実現出来る。

「紅谷パールロード」は駅のすぐ近くにあります。この道は車を止めて歩行者空間「モール」にしました。これも涙の物語がありました。歩車道段差を十五センチつけるのが普通で、当然道路管理者はそう考えます。何とか粘ってやっと二センチまで許された。それでもしつこくお願いした。「二センチつけますけど、斜めにしませんか。このニセンチを、縁石の上面を斜めにすればいけるじゃないですか。」それで、しょうがないなってＯＫを取りました。それでも私は平らにしたくてしょうがない。また警察に行きました。「フラットにする代りにここに真っ白な大理石で線を引くようにしますから平らにして下さい」と言って、ようやく勝ち取った。それで車は十時まで入れるのですがそれ以降は歩行者だけの買い物空間です。バリアフリーの街づくりの先取りでした。何ヶ月も掛かった。警察にも覚えられちゃって、「来た来たっ」という感じで。その位やらないと、街は変わりません。（高橋志保彦さんの発言を引用）

安全柵ですが、かなり間が空いていますから出ようと思えば出られます。これだけオープンにしてもそれによる交通事故が起こったという話は聞いておりません。厳密な歩車道分離はやらなくても日本人は大丈夫じゃないかなと思っています。このように、天神東西軸Ｔモールでは歩車道の区分を出来るだけ弱くして、非常にオープンな歩行者空間を作りました。（梅本正紀さんの発言を引用）

もともと日本人は縁側の空間のように、なんとなく空間を分けるっていう技法が実に巧みなんですね。そういうことを伝統的には持っていたんです。ただ車社会に入って今まだ過渡期だと僕は思っていて、長い間には多分ガードレールや安全柵の議論がもうちょっと成熟してくるだろうなと思います。（井上洋司さんの発言を引用）

■自由で開放的な都市空間を実現するには市民の自己責任の自覚も必要である。

道路の安全柵、池を囲む安全柵、歩車道を区切る段差、境界石、階段の手すり、交通標識、道路の白線、案内板、注意書き、禁止表示・・・ヨーロッパの公共空間と日本を比較すると、日本には実に多くのモノと標識で溢れている。公共空間をすっきりと美しく開放的に、心休まる中心市街地をデザインしようとするとこれらのモノと標識を如何に少なくするかが大きな課題になる。「安全」が最優先される限りこれらのモノと標識は、増えることはあっても減ることはない。市民の自己責任の自覚を待つ以外に、世の中は減らす方向へは動かない。

自己責任論が日本は無さすぎると思うんですよね。何が起きても全部お上に訴えるっていうバカな体質がまともな歩行者空間の実現を阻んでいます。あの異常なのはすべて自己責任を求めないことの結果で、それが都市の公共空間を語るときにどうしても外せない。それがある限り、さらに良い空間を求めてという方向が思考停止状態になってしまうという現実が在

りますね。（南條洋雄さんの発言を引用）

僕が通った小学校は津軽の「弘前城公園」の中にありました。それで公園にしょっちゅう遊びに行ったんですが、そこらじゅうに禁止事項が書いてある。禁止を無視して遊んでいたわけですが、子供心にも「禁止」の氾濫に違和感を持ったのだと思う。「禁止、安全、責任」という関係が日本ではちゃんと論じられていないことも関係していると思う。（鳴海邦碩さんの発言を引用）

この章は 2017.03. 30 加筆修正しました。