

歩行者空間とまちづくり

西脇敏夫

一 都市生活と歩行者空間

横浜をはじめ、最近全国的に広がりをみせてきたモータールは、多くの人々で賑わっています。その多くは、都心部の拠点づくりと商店街の振興が直接の動機になっているものですが、人々は、ショッピングだけでなくなんとなぐら歩いたり、大勢の人々とのふれ合いを求めて集まってきました。車から解放され、日差しを楽しみ、木蔭を求め、ベンチに坐って談笑します。都市生活の中で失われていた歩く楽しさを求めて、わざわざ電車に乗ってやってくるのです。

また、東京の私鉄沿線のある商店街は、アーケード街としては最も長い歴史

をもっていますが、都内の類似の商店街に比べて、広い徒歩誘致圏をもっています。遠くから来る人は、家の近くに他の商店街がないわけではなく、バスや電車を利用して行くこともできるのですが、そこへ行く道筋に緑が多く、車の交通量も比較的少ないので、遠くからでも気持ちよく歩いてくれるからです。

最近環境庁が行ったアンケート調査は人々が自分の居住環境の満足度を判断する基準として、安全面、衛生面、利便さよりも、快適さを一番重視し、その中でも、のびのびとした歩行者空間の要求が、レクリエーション施設の要求と共に最も多い、という結果が出ているそうです。人々は歩くための快適な環境が整って

いれば、まだ歩く意欲を失っていないしそうした環境を求めていることを、これらの例は示しています。

いうまでもなく、歩くということは、人の基本的能力であり、移動の基本的形態です。都市に限らず、人間の生活にとって、歩くことは必然であり、生活を支える重要な要素です。馬車の時代を経なかった日本の街は、その構造や広がり、徒歩を前提として成り立っていました。歩くことに基づく人間本来のスケール感で街を理解し、地域を構成し、生活を営んでいたのです。そして道が人々の社会生活の中心としてさまざまなコミュニケーション活動の場となり、共同生活を営むために必要な共有の場として、お互いの

- 一 都市生活と歩行者空間
- 二 新しい歩行者空間の実現
- 三 道路と歩行者空間
- 四 歩行者空間の拡大へ
- 五 歩行者空間とまちづくり

関係を考えながらそこに参加し、大切にしてきたのです。街の環境はこうした背景のもとに成り立し、つくられてきたのだと思います。

しかし、自動車の出現は、結果としてこうした都市の状況を一変してしまいました。自動車のもっているスピードと利便性をはじめとするさまざまな魅力は、人々をとらえ、経済政策に裏打ちされてその普及をもたらし、都市の限々にまでいやおうなしに入り込んできたのです。そのため、人間のもっているスケールと自動車のもっているスケールの違いが、都市の至るところでさまざまな軋轢を生じ、交通事故をはじめ、大気汚染、騒音振動等の環境破壊をもたらし、交通渋滞

や駐車問題など、車のもっている機能性すら自ら失うことにもなってきました。

こうした問題を解決するために、交通規制をはじめ、道路の拡幅や改良、人と車の分離、交通の流れを制御するためのバイパスや高速道路などの建設、土地の立体的利用、また、車の改良、自転車やバスあるいは新しい交通システムの導入を含む交通手段の転換等々、さまざまな対策と方法が考えられてきました。しかしそれらは、法的な規制、土木技術、都市計画設計、機械技術等々、各々の分野で個別的に行われたり、こうした車による問題の発生が直接的、衝撃的で、特に交通事故は人の生命にかかわる重大な問題であったため、その解決は緊急性を要し、対処療法的な対策がとられることが多かったのです。そして、それらの方法は、どうしてもスケールの大きい車の方に合わせて行われるために、小さな人間のスケールはそれに従属し、結果として街は車が支配することになりました。

命となり、移動は歩くことを含めて全くの手段としての意味しかもたなくなってきました。道は車のスムーズな通行が優先し、歩行者は片限に追いやられました。ガードレールや歩道橋でかろうじて物理的に安全を確保するのがせい一杯という状態となり、人と人、家と家を結び、街区と街区をつなぐ、地域を一体化する役目を果たしていた道が、反対に地域を分断する存在にもなったのです。かつて歩行を中心になり立っていた地域社会の生活の破壊、歩行意欲の喪失、都市景観の破壊等々の問題を引き起こしてきたのです。人々にとって、街は寝たり働いたりするための機能的空間になり、道は素通りするだけの空間になってしまいました。そのため、人々の街に対する関心と理解は弱くなり、街づくりへの意欲を次第に失ってきたということができでしょう。

道を軸に街はつくられ、道を中心に生活がなされ、各々がお互いのことを配慮しながら道に積極的に参加することによって成り立っていた昔の街は、人間的なスケールをもったさまざまなしつらえが工夫され、人間的な表情をもっていました。ところが、現在の街の多くは、各々が道路に背を向け、お互いに無関係に敷地の中に閉じ込めることによって、乱雑なあるいは無表情な街になってきているのです。

二——新しい歩行者空間の実現

日本におけるモータリゼーションの普及は、昭和三十年頃からはじまり、それと共に交通事故数も増加してきました。こうした状況をうけて、交通の安全を確保するための手だてもうたれ、昭和三十五年には道路交通法が施行され、事故件数も昭和四十五年をピークに減少傾向をたどっています。そしてこの年の前後には、旭川の買物公園が試行され、銀座などの歩行者天国が実施され、道路法に公道としての歩行者専用道路が認知されています。それまでの一〇年間で交通事故の危険から物理的に身を守る「交通安全への時代」であったとすれば、それから今年までの一〇年間で、車優先の考えから歩行者優先の考え方の動きが次第に萌芽してきた「歩行者空間への時代」だといえることができるのではないのでしょうか。横浜における「くすのき広場」「都心ブルムナード」「馬車道通り」「伊勢佐木モール」「大通り公園」などをはじめ、全国的に歩行者優先の街づくりを目指したプロジェクトが誕生しています。こうしたプロジェクトは、道そのものを改良して快適性を高めようとするもの、主要な施設を結びながら歩行者の目でもって都市を再構成しようとするもの、あるいは周辺の建物や土地利用を含めて総合的な街づくりを目指すものなどその動機や地域の性格によって都市の中の位置付けを異にしており、また事業手法、計画技法等々も、各々の状況に応じて多種多様に使い分けられています。

しかし、いずれも歩行者優先の立場から歩くことの快適さを求めて、単に安全性だけでなく、それなりに歩行者空間の質の向上を目指していることに共通性が見られます。これらは、車優先の考え方のさまざまな制約の中で、関係者が悪戦苦闘し、恐らく多少の問題を残しながらも現実の空間として生み出した貴重な結果だと思えます。しかし、各々に都市全体からみれば、まだ一部の限られたものであり、新規の計画的開発と、都心部の商店街や大規模再開発、あるいは河川敷用地等の利用の変換を図ったものが多く、ある意味ではそれなりにめぐまれた条件を有していた計画であったともいえます。各々の都市におけるモデル的な性格をもった事業なのだと思います。そのためにその効果も大きいのですが、残念ながら現在の都市づくりの中で、すべてがこうした具合にいくわけではありませぬ。一方で、道路幅が十分になく生命の危険にさらされながら満足に歩くことさえできない道があり、ぬかるみと砂ぼ

表一 1 歩行者空間の歩み

ヨーロッパ	アメリカ	日本
1930 このころエッセン・リンヘンカー街に、最初の歩行者道路完成〈独〉		
1940		
46 J・B・バケマ〈オランダ〉アムステルダムの子 イノバーン地区の再開発に着手		
1950		
57 このころ西独の各都市で歩行者通路化が行われる ベルリン計画〈スミソソソソ〉		
58 ラインバーン地区モール〈オランダ〉 コヘントリー〈英〉		
59 西独ノルドヴェストシュタット	カラマズー・モール〈ミシガン州〉 1	
1960		
フルーメン〈西独〉ソーノシステム実施	カラマズー・モール〈ミシガン州〉 2 ロイト・センターモール〈ポーランド〉	
62		
ホーエ街〈西独〉	ミネアポリススカイウェイシステム着工	
64		
ストロイエ通り〈テノマーク〉 リンベノカー通り〈西独〉	フルトノモール〈カリフォルニア州〉	
66		
ニューノツガルト歩行者網計画〈西独〉		
	セントポール・スカイウェイシステム着工 ファッションアイラント〈ニューヨーク〉 ニコレットモール〈ミネソタ州〉 ペイリーズパーク〈ニューヨーク〉 スパークス通りモール〈カナダ〉 フォート通りモール〈ハワイ州〉 8番街モール〈カナダ〉	東横堀川遊歩道
68		
ストロイエ通り〈テノマーク〉 2 ノーリッシュ歩行者街〈英〉 ロン1ノ通り〈英〉		
1970		
クングス通り〈スウェーデン〉		帯広フラワー通り
	カラマズー・モール〈ミシガン州〉 3 マンソン街歩行者街実験〈ニューヨーク〉	銀座、新宿などに歩行者天国
グロズローシ通り〈仏〉 イェテホリゾーンスシステム実施〈スウェーデン〉 ルーアン歩行者街〈仏〉		
71		
リンベノカー通り〈西独〉 2 カルヴァ通り〈オランダ〉	シティ・センター・モール〈オレゴン州〉 ウィロフルックモール	
72		
エッセン歩行者街大半完成〈西独〉 ミュンヘンモール〈西独〉	ウースター・センター・モール スパークス通りモール〈カナダ〉 2 コロンビア・ダウノタウン	枚方くずはモール 旭川平和通買物公園 古川親水緑道
73		
	キャプテン・ウォーク〈コネチカット州〉 リバーシティ・モール〈ケンタッキー州〉 ワシントン・スクウェア・モール〈ミシガン州〉 ハミルトン・モール〈ペンシルヴァニア州〉	柏駅東口 緑と彫刻の道 庄内再開発
74		
ケルトナー通り〈オーストリア〉 コヘントリーモール〈英〉 ケーニヒ通り〈西独〉 ノッテンカム歩行者街〈英〉	パークウェイモール〈カリフォルニア州〉 サン・ロッシュモール〈カナダ〉 グランヴィルモール〈カナダ〉 ハートフォード・シビック・センター ブロードウェイ等のモール計画決定 〈ニューヨーク〉	港町くすのき広場 新宿遊歩道 西館グリーンプラザ
75		
	ミシガンモール〈ミシガン州〉 イサカ commons〈ニューヨーク州〉 ペン・スクウェア〈ペンシルヴァニア州〉	道頓堀カーテンロート第1期工事 北四条歩行者専用道路 桶狭川緑陰歩道 万代ンティ 歴史の散歩道
76		
	カラマズー・モール〈ミシガン州〉 4 ブラザ 8〈ウィスコンシン州〉 オールド・タウン・モール〈メリーランド州〉 チェスナット通りトランシット・ウェイ 〈ペンシルヴァニア州〉 ミント・アメリカモール〈テネシー州〉 フロントウェイ・ブラザ〈ワシントン州〉	下関クリーンモール 馬車道商店街 天神モール化歩道〈北九州〉
77		
ロントノ・レスタースクウェア〈英〉	サートラント・トランシット・モール 〈オレゴン州〉	大野川歩行者専用道 三の宮センター街
78		
	ロスアンゼルス・ベドウェイ街 ワイオミング・アベニュー・ミニモール 〈ペンシルヴァニア州〉	六甲道駅前広場 旭川銀座通り 呉レガ通り 本郷通ショッピングモール 伏古大通り 横浜大通り公園 伊勢佐木モール
79		
		福岡渡辺通再開発 道頓堀ガーデンロート第2期工事

出典：歩行者のための環境と装置（鋼材倶楽部）

表一 2 全国における歩行者優先の街づくりの事例

1. 市民的施設を結ぶかたちで既存の道路を選び出し、工夫を加えて、歩く楽しさを演出し、街への認識を深める。遊歩道的な色彩が強い。	横浜都心プロムナード、大阪歴史の散歩道
2. 都心部の商店街などで、既存道路の歩道の拡幅や新設を行うか、あるいは歩行者専用の道にして、更に親しみ易い表情につくりかえ、歩く楽しさを演出する。建物などを含めて街づくりの一環として行われているものもある。	札幌本郷通り、札幌北四条歩道、横浜馬車道、神戸緑と彫刻の道、下関グリーンモール、旭川平和通り買物公園、旭川銀座通り、館函グリーンプラザ、大阪道頓堀ガーデンロード、くすのき広場、伊勢佐木モール、庄内再開発、仙台一番街、白川疎水通り、呉れんが通り、佐世保買物公園
3. 水路、河川敷、鉄道敷等を利用したり、河岸整備による歩行者道の整備を行う。遊歩道として利用。	渋谷川遊歩道、呑川緑道、古川親水緑道、江野川遊歩道、楠根川緑陰歩道、長堀グリーンプラザ、西川緑地、新宿四季の道、札幌伏古大通り、横浜大通り公園、城北運河遊歩道、東横堀川河岸緑地
4. 駅前などの大規模再開発によって数街区を結ぶかたちでつくられた歩行者空間。ペDESTリアンデッキなど立体的な処理をしたものが多い。	柏駅東口広場、牧方駅前、新潟万代シティ、六甲道駅前広場
5. 駅前や幅員道路などで、横断機能を兼ねて地下空間を利用する例。商店街として利用し、周辺の建物とも接続する。いわゆる地下街。	名古屋セントラルパーク、梅田地下街、阪急三番街、横浜ダイヤモンド地下街、横浜マリナード、サンチカタウン、八重洲地下街、他多数
6. アーケード街	神戸三ノ宮商店街、吉祥寺サンロード、心斎橋商店街、武蔵小山商店街、他多数
7. 交通規制により時間を区切って車を占め出す、いわゆる歩行者天国。	銀座、新宿、原宿、他多数
8. 大規模建築物の中に設置された公共的に開放された歩行者空間	池袋副都心、新宿三井ビル、福岡渡辺通り再開発、赤坂東急プラザ。
9. 建物の壁面後退や公開空地など開放された民有地を連たんさせて歩行者空間化する。	山下公園周辺地区、横浜元町商店街
10. 大規模開発、大規模再開発等、計画的に建設される街で、当初から、人車分離の考え方にもとづいてつくられる歩行者空間。ニュータウンではセンターや住宅地内ともども、街全体に歩行者専用路のネットワークが組まれる。	神楽岡NT、筑波研究学園都市、多摩NT、高蔵寺NT、平城NT、千里NT、泉北NT、西神NT、須磨NT、港北NT、金沢臨海都市、霧ヶ丘NT、他多数。酒田ショッピングモール、くずはモール、広島基町再開発、坂出人工土地、他に住宅団地多数

こりに悩まされる道も残されています。そして一般的には、歩行者のための空間は、まだまだ狭小、危険、不便であり、貧弱な景観と自然の欠如が至るところで見られます。こうしたことへの手だてが、もちろん必要とされます。そのために大切なことは、そうした手だての中に単に量的な解決、物理的な安全をはかるだけでなく、歩行者優先の考え方、快適性などの質的な視点を加えて対処していくことなのだと思います。こうしたいくつかの歩行者空間の実例は、そうすることの価値を現実のものとして目の当りにし、経験することができるといふこと、モデル的といえ、現実化が可能であることを示したということに重要な意味をもっていると思います。そして、こうした歩行者優先のまちづくりが市民的に支持をうけることが大きな力となり、波及効果を及ぼすことが期待で

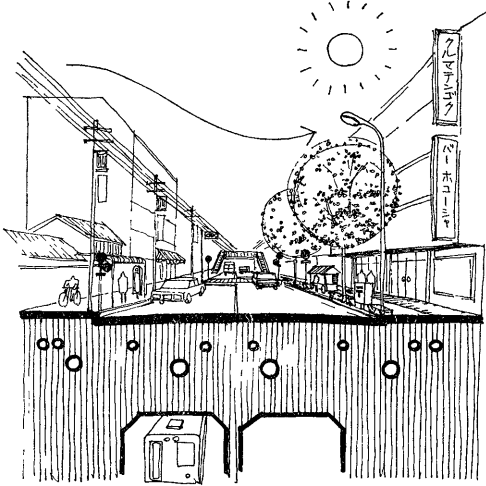
きます。人間的なまちづくりは、百の話題を唱えるよりも、一つの実践を行うことがいかに大切かを、この一〇間の実例が示してくれることと思います。

三——道路と歩行者空間

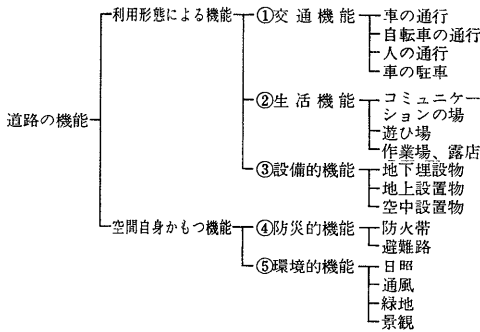
道路は、線状に連続して、都市を網状におおいつくす公共の空間です。そのため、交通機能をはじめとさまざまな機能を背負い、都市の骨格を形成する重要な施設です。道路の果す機能は、一般に図に示すように分類されます。各々の機能について、歩行者優先の立場から現状がかかえている問題点をみてみると、一般的にはおおむね次のようなことがあげられます。

まず、現在道路を直接律している主な法律のうち道路法は、道路を「一般交通の用に供する道」と規定し、道路交通法は、この道路における「危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、および道路の交通に起因する障害の防止に資すること」を目的としています。つまり道路は、自動車、自転車、歩行者の安全で円滑な交通の用に供することを主眼においており、車については停車や駐車機能を考慮していますが、歩行者については、機能的な通行だけを対象にし、本来人間が歩くことによって必然的に生ずる

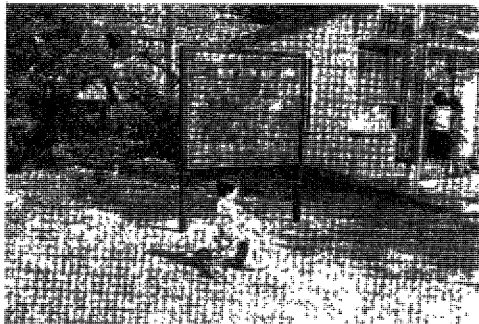
図一 絵に表わした道路の機能



図二 道路の機能



写真一 ストリートファニチャーの例
ベンチと案内板



(注) ベンチは最近道路に設置することを認められたか、スペースや管理上のあるのでその例は少ない。

滞留の要素、とどまり、談笑し、憩うなどの行為は原則的に配慮されていないのです。そうしたコミュニケーションの場としての機能は、交通の妨げになるものとして一般的には排除されています。急速な車の増加と車もっているスタイルに対処するには、道路の絶対的数量的不足と、経済性、機能性最優先主義の社会的状況の下では、車の通行を何よりも優先せざるを得ず、歩行者に余裕を与える余地や交通弱者のことを配慮する余裕などはなかったということでしょう。昭和四十六年の道路法の改正により認知された歩行者専用道でさえ、「交通の安全と円滑をはかるため……もっぱら歩行者の一般交通の用に供する道路」と規

定されており、また、「まだ供用の開始がない道路」について指定されるため、既存の市街地においては車を完全に排除するための物理的条件が整うことがあまりないことと共に、指定するための合意を得ることのわずらわしさもあって、そうした例はほとんどみられません。新しく開発される街での事例は増えていますが、これも建築基準法の前面道路の関係や、維持管理上の問題、行政上のバランスや受益と負担の関係、車利用に慣らされた住民意識の問題や計画技術の未成熟等々多くの問題をかかえており、それらを背景にさまざまな制約も加わって、豊かで快適な歩行者空間を実現するには困難がつきまとうのです。歩く楽しさを補

佐するための床の素材やストリートファニチャーなども、主に維持管理上の問題が十分に解決されないために、思うに任せないのが現実です。人の滞留の場としては一方で広場や公園が位置づけられているのですが、現実には広場は車の交通廻りで占められる駅前広場がほとんどで、人間のための広場はほとんどありません。また、公園も都市公園法に規定されている必要面積にさえ圧倒的に足りない都市がほとんどです。滞留機能を重視するために通過機能を一般的には嫌い、また、ポケット広場のような公園は現在では認知されません。このように都市中での人間の行動は施設として機能分化され、歩行者の有機的な

動きに基本的には対応しにくい仕組みになっているのです。設備機能は一般にはかくれた存在ですが、道路の物的機能として重要なものです。上下水道、電気、電話、ガス管等は、多くの場合道路に敷設されます。これは必ずしも道路だけに敷設されることと定められているわけではありませんが、用地の問題や管理上の問題、また都市を支える動脈として公共物ないしは公共的色彩が強いので、そうすることが最も経済的、機能的に効率が高いのです。そしてそれらの事業は、道路管理者でない各々に別個の事業者によってなされるため、地下に設けられるものについては、共同溝でもない限り各々の要求に

じて道路掘削が行われます。一度掘り返したところを、また掘り返すということがあるわけです。また、地上の占用物件として設置される電柱と電線は、交通機能の妨げになり、街路樹と摩擦し、何にもまして景観的な障害となっているために地下埋設化することが望ましいのですが、電気料金の関係や維持管理上の問題等を理由に許されません。

防災機能は幅員の狭さが決定的であり、道にあふれる車はむしろ危険を増大させます。また日照、通風機能は上空占用の制限と、建築基準法の道路斜線とによりますが、一律的な基準は景観面などで問題がないわけではありません。

都市に失われた自然の一部を、街路樹で復活しようとする動きは一般的に高まってきていると思います。街路樹は緑蔭をつくり、街に季節感とうるおいを与え、防災的な効果と地域のアイデンティティを高めます。しかし、歩道幅員が小さいために植栽の余地が十分とれず、円滑な交通機能との天秤にかけられてふいふい落されたり、看板が見えなくなる、家に日が当たらなくなる、落葉の処理が困るなどの苦情が出る場合もあって、必ずしも住民の同意を得られないことがあります。

こうしたさまざまな機能の要求をふまえてつくられる道路そのものと、道路に

接してつくられる建物などのあらゆる施設とが、道路の景観を形成します。そのために、人間の生活にとって広い意味での快適性と、ヒューマンスケールの視点をとり入れた魅力ある道空間をつくり出していくには、関連するあらゆる施設の関係を総合的な見地から調整し、形態的な調和をはかっけいかなければなりません。このようにざっとみても、道路を歩行者空間の軸をなす道として人間にとっ

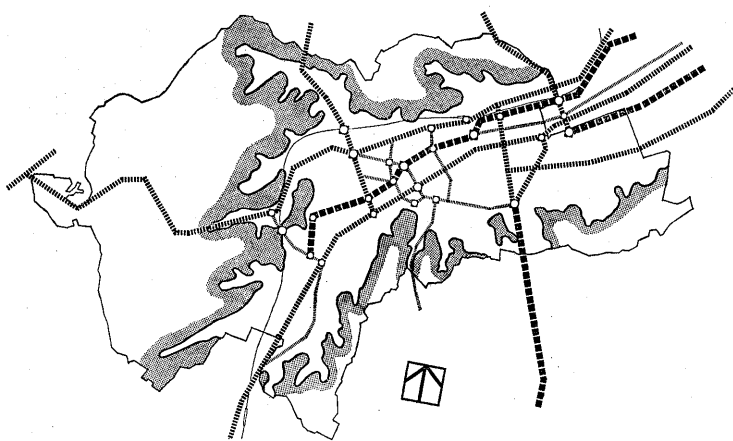
て快適な環境としていくためには、大変難しい状況をかかえているのです。

四 歩行者空間の拡大へ

街を人間が生活するにふさわしい快適な環境としてとりもどそうするには、交通システムの転換も含めた根本的な改善を、総合的、継続的に行っていく努力が一方が必要です。

しかし、現在の都市から車を全く否定し去ることは不可能です。車の存在を前提にしつつ、将来的な展望に基いた対策を行っていくなければなりません。過密な都市の中で、道路空間に課せられる機能も過密になります。道路幅を広げたり、新しい道路をつくるためには、その面積に見合った他の敷地を削るか提供するかしなければなりません。区画整理の減歩のシステムにみられるように、各々の敷地の狭さと道路の狭さは裏腹の関係にあります。この貴重な共有財産を人間のために有効に生かしていかなければなりません。しかし、スペースの絶対不足と闘いながら多種多様な要求を満たし、なおかつ歩行者のものとしていく余裕はあまりないようにも思えます。といって手をこまねているだけでは、人々は知らず知らずのうちに歩く意欲を失い、都市生活での精神的活力ばかりか肉体的活力までも失ってしまいます。そうした事態を避けるためにも、この一〇年間に芽生えた成果を土台に、更に歩行者空間の段階的拡大をはかっけい必要があると思えます。

図-3 魅力の軸線構想案



(注) 歩行者の安全で快適な空間を拡大させながら、区なりの特徴と魅力をつくり出していこうとする構想

しかし、現在の都市から車を全く否定し去ることは不可能です。車の存在を前提にしつつ、将来的な展望に基いた対策を行っていくなければなりません。過密な都市の中で、道路空間に課せられる機能も過密になります。道路幅を広げたり、新しい道路をつくるためには、その面積に見合った他の敷地を削るか提供するかしなければなりません。区画整理の減歩のシステムにみられるように、各々の敷地の狭さと道路の狭さは裏腹の関係にあります。この貴重な共有財産を人間のために有効に生かしていかなければなりません。しかし、スペースの絶対不足と闘いながら多種多様な要求を満たし、なおかつ歩行者のものとしていく余裕はあまりないようにも思えます。といって手をこまねているだけでは、人々は知らず知らずのうちに歩く意欲を失い、都市生活での精神的活力ばかりか肉体的活力までも失ってしまいます。そうした事態を避けるためにも、この一〇年間に芽生えた成果を土台に、更に歩行者空間の段階的拡大をはかっけい必要があると思えます。

既成市街地は、こうした道路が重要な都市機能を、車中心の考え方から人間中心の考え方に沿って再編成してみる方法が一般的にはとられます。地域の特性や土地利用を考慮しつつ、各々の道路の性格付けを明確にし、歩行者機能を重視した道を選び出し、住民の理解と協力を得ながら歩行者空間の拡大をはかっけいしていきます。通学路、通勤路、買い物道路、遊び場道路、散歩路等々、既存のあらゆる歩行者空間を最大限有効に利用しつつ、詳細な工夫をこらしていかなければなりません。基本的には車と人の可能な限りの分離をはかる方法ですが、地区の状況に応じて、時間的な利用分離、平面的な分離、面的な分離、立体的な分離

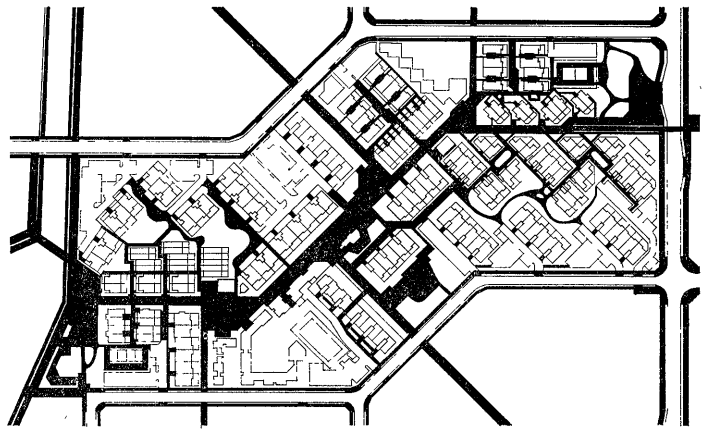
等の技法が用いられます。また、住宅地など末端の道路で完全に面的分離をすることが生活実態に適応しない状況が生じ、それを是正するために、オランダのボンネルフのように完全な分離を行わず、車の走行を道路の構造を変えることによって制御し、人のスケールに合わせて両者の共存を図ろうとする事例もあります。日本では法的な問題をはじめ、ドライバーの意識や車の構造の問題を含めて直ちに採用出来る素地はまだ整っていないように思いますが、今後検討していく価値を十分にもった解決方法だと思います。

車優先のための安全対策は、歩行者にとっての快適性を確保するための必要条件になることはあっても十分条件にはなりません。場合によっては快適性、利便性を損ない歩行者空間の貧困化をまねくことにもなります。あらゆる機会、あらゆる事業をとらえ、たとえわずかでも歩行者の視点に立った施策を盛り込み、一本でも多くそうした道を実現していく努力が必要だと思えます。

五——歩行者空間とまちづくり

歩行者空間の問題は、道だけではありません。都市に存在する人間の、生活の場となるあらゆる施設についてかかわ

図一4 金沢臨海都市2号地住宅地北ブロックの計画



(注) 歩行者専用道路を中心に、各々の施設が道に参加し、生活実感の得られる街を構成することをテーマにし、歩行者空間の面的な広がりをはかっている。

てくる問題です。

それらは、例えば空間の広がりによって住宅の門の前に小さな空地をとったり、道端の小さな空地を利用するポケット広場などの点的なものから、道路や緑道などの線的なもの、公園や広場、あるいは団地の中などの面的なもの、それに人工地盤や地下街などの立体的なもの等に分類することが出来ます。

あらゆる施設、あらゆる場において可

能な限り歩行者優先の考え方、人間のスケールに対応した内容を盛り込む必要があります。そして、それらの有機的な連携を図ることによって、街全体を人間的な空間にとりもどすことができます。

しかしそうした施設の中でも、道、それも公道の道路は、都市を網羅する重要な公共空間であり、人と車の問題が直接的に、深刻にぶつかり合う場であるために、最も歩行者のため空間をつくり出していかねばならない場なのです。道路における歩行者のための空間獲得の問題が街づくりの基本であり、その解決が最も求められているのです。そして歩行者優先の道をつくり出すことが、まちづくりを考えることになるのです。一本の道を考えることは関連する他の道のことを考えなければなりません。また、道の中味を考えることは、その外にある土地の利用や建物などの関係を考えなければなら

りません。そうした道の性格を考えることは、その地域の性格を考え、更に街全体を考えることとなります。街は、多種多様な施設でつくられています。豊かな道空間をつくり出すことは、こうして総合的なまちづくりにつながるのです。もちろん住民の理解と協力が必要です。また、車に占領されていた道を歩行者の手にとりもどすことが出来れば、人々の街への関心は高まり、まちづくりの意欲をおこさせる起動力にもなります。

具体的に人間的な街、魅力ある街をつくり出すには、その街の長期的な目標に向ってあらゆる施設の関係を考えながら、全体としての調和を図りつつ調整していかねばなりません。そして、単に量的な解決でなく、質的な視点を加えていくことが必要です。質の概念を伴った総合的なまちづくりを行っていかねばなりません。横浜市では、アーバンデザインとしてこうしたまちづくりにとり組んできていますが、多くの具体的なとり組みの中でも、歩行者優先の考え方は基本的なものであり、歩行者空間の創造は具体的な目標の一つです。

このように歩行者優先の道をつくることと、人間的なまちづくりは本来一体のものであり、裏腹の関係にあります。これからは、歩行者空間の線から面への拡大と、より身近な日常的な生活の場にお

いて新たな展開をはかっていくこと、それと共にまちづくりとより密接に結びついた総合的な取り組みに向けてさらに内容を高めていくことが要求されてくると思います。現在は車優先から歩行者優先へ、量から質へのまちづくりに向けての

一つの過渡期なのだと思います。車優先の考えにもとづいてつくられてきた街の構造と生活を、歩行者優先へと転換を図ろうとするには当然さまざまな軋轢を生じます。

横浜市の場合も、さまざまな問題をか

かえながらも前向きに進んでいくこうとしています。一つの解決をはかる一方で、別の新たな問題が発生することもあります。具体的な取り組みと対応をはかりながら、歩行者空間をより市民的に定着させるための努力を積み重ねていくこと

が、ますます必要とされる時代になってくると思います。

〈企画調整局都市デザイン担当主査〉