ISSN 1340-9301

アーバン・アドバンス

Urban Advance | No.13 1999.3



［特集］私的空間における公共的役割
Public space in Private sphere

財団法人 名古屋都市センター
Nagoya Urban Institute

目次　CONTENTS

[特集] 私的空間における公共性
Special Issues *Public Space in Private Sphere*

11	共同空間再生の可能性を求めて Common Space Renaissance	筑波大学社会工学系	大村 謙二郎 *Kenjiro Omura*
17	都市の中間領域と公共性 Future Prospect of Urban Sem-Public Space	弘前大学教育学部	北原 啓司 *Keiji Kitahara*
23	まちづくりとアート Art in Community Design	アート・フロント・ギャラリー	北川 フラム *Furamu Kitagawa*
30	サンストリート計画 Sun Street Project	北山創造研究所	松岡 一久 *Kazuhisa Matsuoka*
39	東京におけるオープンカフェの立地とデザイン研究 A Study on Location and Design of Open-cafe in Tokyo	東京都建設局	青柳 瑞恵 *Mizue Aoyagi*
45	宅地の公共的利用の促進の制度と名古屋での活用 Public Utilization of Building Lots-Focused on Nagoya	名古屋市建築局	神谷 東輝雄 *Tokio Kamiya*
55	ありふれた日常のまなざし Eye in Everyday-Life	フリーライター	岡本 信也 *Shinya Okamoto*

海外便り *Essay*

61	サイクリングと都市の持続的発展 —メルボルン— Cycling and Sustainable Urban Development (Melbourne)	メルボルン大学大学院 土木・環境工学科	高岸 秀樹 *Hideki Takagishi*

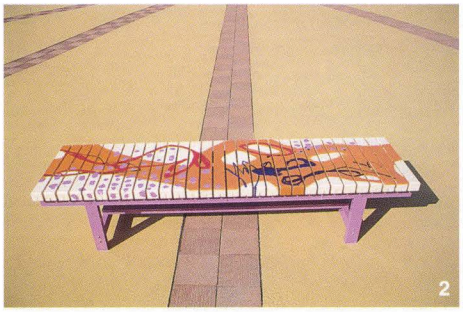
自主研究 *Research*

71	市民のまちづくり活動調査 A Study on Community Design by Citizen	（財）名古屋都市センター 調査課研究主査	杉野みどり *Midori Sugino*

サンストリート


Hotel East 21 TOKYO
Sun Street
PEPSI
HOT DOG

1



2


グリーンガーデン
Green Garden
パーキング
Parking
警備センター
Security Center

3



4



5

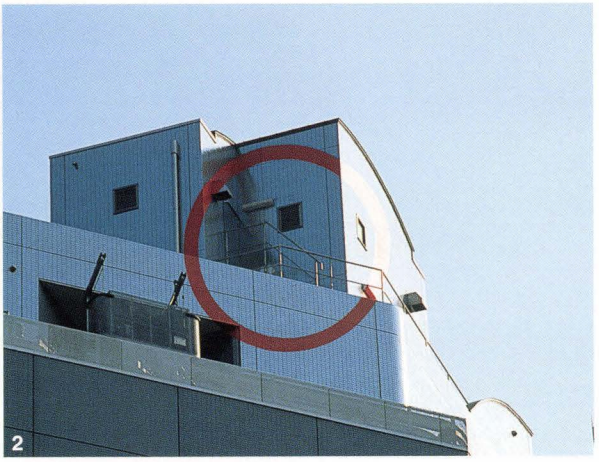


6

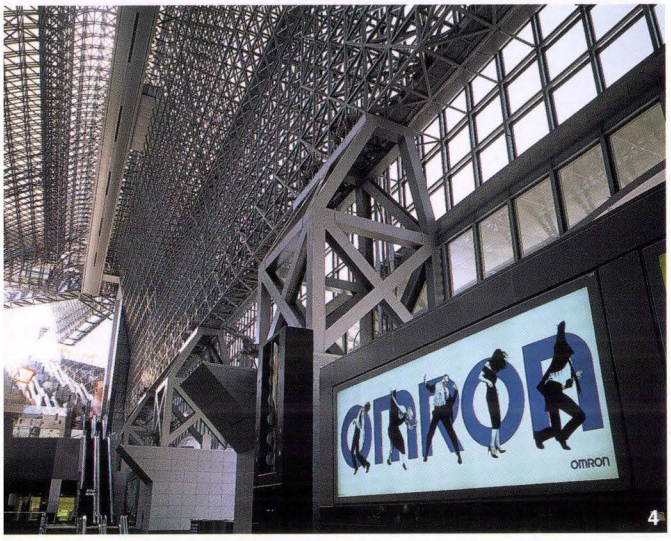
サンストリートのマーケット広場　1
地元アーティストによる縁台　2
カラフルなサイン　3
サンストリート全景　4
賑わいを見せるイベント　5•6

まちづくりとアート









1　さよなら同潤館アパート「再生と記憶」展（平林薫作品）
2　ファーレ立川（フェリーチェ・ヴァリーニ作品）© S. Anzai
3　ファーレ立川（リチャード・ウィルソン作品）© S. Anzai
4　京都駅ビル（ロバート・ロンゴによるアート広告）



1



2

名古屋の中の
ホッとな空間


3

ナディアパーク アトリウム　1
伏見ライフプラザ・シティファミリー白川　2
緑につつまれたオープンスペース（jujo栄ビル）　3



都市にちりばめられた
オープンカフェ

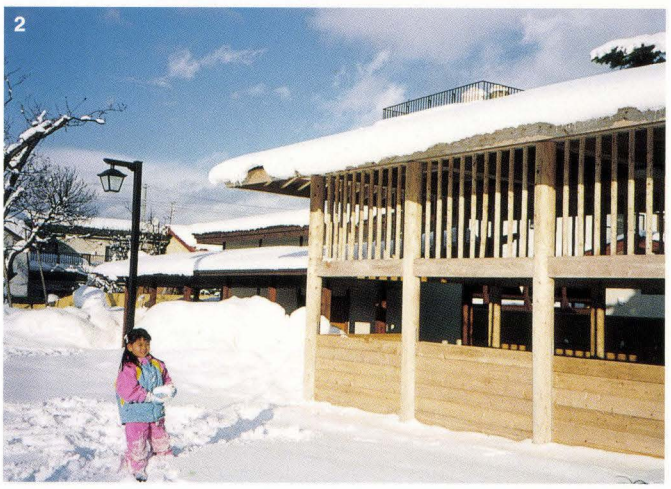




津軽地方の私的公共空間







1　「かぐじ」広場をめぐる回廊
2　「かぐじ」広場で遊ぶ子どもたち
3　津軽地方独特の伝統的空間「こみせ」（黒石市中町）

海外便り

メルボルン
Melbourne


1


2


3

1　まちの風景（フリンダースストリート駅）
2　ヤラ河沿いに続くバイクパス
3　サウスバンクプロムナード

［特集］
私的空間における公共性

はじめに

平成10年度の年間テーマとして、「新しい都市空間の創造」と題して、大深度地下施設を始めとする地下空間の活用、道路、河川等公共施設の新しい活用、を取り上げてきました。そして今回は、道路などの公共施設と敷地の境界部分といったセミパブリックな空間に焦点を当て特集を組みました。

21世紀における都市づくりを考える時、都市空間の質を高めることが非常に重要となるはずです。それは、これまでの美しくはあるが均質的な都市空間のみではなく、住み心地や居心地のよい空間、エキサイティングで刺激的な空間など、都市の使い手側に対して感性に直接訴えかける空間が求めら、そうした空間が都市の中にたくさんちりばめられていることが都市魅力の条件になってくると考えられるからです。

そしてこの魅力的な空間は、公共施設と民地が明確に分離している空間よりも、その間に醸し出される空間が重要な役割を果たすものと考えられます。このファジーな空間こそが、歴史的にみてもコミュニティの共有地として貴重であったし、現在においても私有地でありながら来外者を引きつけるための創意工夫をするといった非常に質の高い空間が作られています。

本特集号では、「私的空間における公共性」というテーマで、都市生活の中でセミパブリックな空間が果たしてきた役割を考えるとともに、都市を舞台として魅力ある空間づくりを演出している祝祭広場、オープンカフェ、パサージュなど先進的な事例や、公開空地などの制度を活用して行政サイドから積極的に都市のオープンスペースを作る仕組みや事例、さらに、まちづくりの中でのアート等そこに人が集まる仕掛け作りなどを取り上げました。

共同空間再生の可能性を求めて

筑波大学社会工学系教授　大村謙二郎

1．共有地の悲劇

1968年、カリフォルニア大学の人類生態学の教授ギャレット・ハーディンは「共有地の悲劇」(Garett Hardin : taragedy of commons)と題する論文を発表した。以後、彼の論説を巡って様々な論争が繰り返された。彼の例示する共有地の悲劇とは次のようなものである。村有地の放牧地で１人の放牧者が家畜の数を増やしたとする。家畜の数が増えた分だけ、その利益は個人に属することになる。一方これに対し、家畜１頭を追加的に放牧することによって牧草地が少なくなる被害はすべての放牧者によって負担されることになり、その被害は小さく感じられる。しかし、すべての放牧者が同じように各自の利益を求めて、放牧を追加すれば、共有地では草の成長量以上の家畜が飼われることになり、放牧者全体が所有する共有地という資源は悲劇的な損失を被ることになる。この悲劇を回避するためには、共有地の私的所有か公的所有しかないというのが、ハーディンのいう共有地の悲劇回避のための処方箋である。

そこで、私的所有が有効性を持つというのは次のような論理である。「共有地」が私有化され、管理責任が特定の個人ないし特定の組織、集団に移行すれば、その土地の肥沃性、生産性や収益性を維持することはその土地の所有者自身にとって利益となる。そこで、私的土地所有者は自己の不利益となるような行動をとらなくなり、その結果、土地の過剰利用は発生せず、共有地の悲劇は回避されるというわけである。私的所有者の合理的な選択行動がより有効で、持続的な土地利用を可能にするとの仮説だ。

一方、「共有地」が公有化され、たとえば自治体の管理下におかれた場合は、その土地利用については、自治体によって規制されるので、やはり過剰利用は抑制され、共有地の悲劇は避けられることになる。公的主体が長期的な視点に立って、土地利用に対して適切なルールを設定したり、管理を行うことができるとの仮説だ。

ここでは、ハーデインの処方箋の当否を扱うのが趣旨ではない。しかし、ある意味では、共有地の悲劇をあたかも回避するかのように、現代都市社会においては公私の２分状況が確実に進行してきたといえよう。では、問題は解決してきているのであろうか。残念ながら、公私の分化状況の中で、公的空間の管理がおろそかになったり、公的空間に対する私的放恣状況の現出や私的空間の囲い込みの中での乱雑な街並みなどの問題が生じてきているのではないだろうか。

むしろ、歴史的に見ると、共有地の悲劇を回避する術を伝統社会は持っていたのではな



大村謙二郎（おおむら　けんじろう）

1947年　兵庫県に生まれる
1971年　東京大学工学部都市工学科卒業
1971年　計量計画研究所　都市計画研究室研究員
1977年　東京大学工学部都市工学科助手
1984年　建設省建築研究所第一研究部建設経済研究室長
同第六研究部都市開発研究室長
1994年　現職

いだろうか。かつては、土地の利用でも漁業権でも「共有地を使う自由」の前提として、どの共同体も規制や調整の手段を持ち、資源保全の伝統的枠組みを有していた。たとえば、わが国では江戸時代、入会地での薪集めの時に使ってよい伐採道具として鎌は認めるがノコギリは禁止していたし、運搬手段については、家畜の使用は禁じ、人力に限っていた。過剰な伐採による資源の枯渇が生じないように工夫をしていた。

この場合、共有地の所有権の帰属の問題はさておき、共有地の利用の仕方については利用者全員が明示的、あるいは慣習的な形で守るべきルールを保持して、それを破った場合には制裁が課せられていたといえよう。都市空間の使い方においてはも、公的、私的とは截然と区分できない形で、様々な利用の工夫がなされてきたし、現在もその名残が見えるのではないだろうか。これらを現代的に位置づけなおし、貧困化する公共空間や、閉鎖化、囲い込み化が進行する私的空間の問題を突破することが求められている。

2．近代都市計画制度と公共空間の確保

ところで、現在の都市空間に見られる公私の空間の分化状況を理解するためにも、近代都市計画制度の展開を簡単に振り返ってみよう。

現在の先進諸国に見られる私的な土地利用や建築活動に公的セクターが介入し、適切に土地利用を誘導し、基盤整備の整った都市空間、住宅地を形成していくとの意味で、計画制度の原型ができたのは19世末から20世紀初頭にかけての時期であった。

こういった近代都市計画制度成立のモーメントとなったのは、次のような事情によるところが大である。産業革命によって、巨大な生産力が生み出され、都市における経済成長の可能性が飛躍的に増大し、そしてその経済利益に引き寄せられる形で数多くの産業が集積立地し、農村部から大量の労働力が流入してきた。これらの産業、人口の集中を支えるために、基盤施設として、港湾、運河、鉄道、道路、上下水道等の建設が進められたが、人口・産業の集中の量、速度に対応できるものではなかった。本来的にいえば、グローバル・コモンズであるはずの大気や河川へ煤煙、廃棄ガス、未処理の悪水が放出され、都市環境は悪化の一途をたどった。また、工場の周りに不衛生で質の低い住宅が密集し、伝染病、疾病の危険や災害時の危険が大きい問題市街地が都市の各地に出現する状況であった。

このような無秩序な土地利用を生み出した制度的な要因としては、当時の自由放任主義的経済観に大きく影響を受けた、土地所有権の絶対性を強く認める土地制度があったといえよう。土地所有権の絶対性を強く意識した土地所有者は、自分の土地を自由に利用したり、処分することを強く主張した。強い私的権利を主張する土地所有者から、土地を提供させて公共的空間を生み出すためには、強い公益性、公共性の論理が必要となるし、また、土地所有権を奪うことに対する補償も必要であった。

たとえば、19世紀後半、ドイツプロイセンの首都ベルリンでは、集中する人口や産業立地の増大によって、都市周辺で無秩序な市街化、土地利用の混乱などの深刻な都市住宅問題が発生していた。都市住宅問題を解決し、将来の発展する都市需要に答えるために都市周辺部に将来の市街地計画を策定し、土地利用を誘導する方針が立てられ、プロイセン国の機関としてのベルリン警視庁がその大市街地拡張計画に当たることになった。この計画は策定の責任に当たった土木技術者ホープレヒトの名にちなんで、ホープレヒトプランと呼ばれている。このホープレヒトプランはまだ、市街化が及んでいないベルリンの周辺分の広大な地域に将来の予定道路線、広場を描

き、その部分は公共空間として確保し、私的土地利用、開発を制限しようとしたのである。計画図に示された道路は広幅員の道路で構成され、その結果できあがる市街地は大きな街区で構成されることになった。それは、当時の土地所有者ができる限り自分の土地を公共用地である道路として削られることに対して抵抗したこと、一方で、広い幅員の街路に面することによってそれだけ高い建物を建てることが可能となることを望んだ結果の妥協の産物でもあった。

市街地の骨格基盤となる道路、広場については公的空間として確保する途が開けた一方で、幹線道路で囲まれた大街区の部分は、土地所有者の建築自由に任された。生命、安全確保のための最低限の建築規制の下で、土地所有者は、幹線道路に面した表通りには、ファサードの表情も豊かな建物を建設すると同時に街区の内側にも高密度に住宅や工場、倉庫などを無秩序に建築していった。街区内の建物はバス、トイレなどの施設も欠け、十分な中庭もなく、日照、採光、通風も不十分な不衛生な居住環境となっていった。

19世紀末から20世紀初頭にかけて、こういった低質高密市街地が、当時のベルリンの旧市街を囲むようにつくられていった。ドイツの第一次高度成長時代ともいうべきこの時期につくられた市街地は、グリュンダーツァイト(創設時代)の市街地と呼ばれ、第二次大戦後のベルリンの都市計画において問題市街地として位置づけられ、様々な改善の試みが行われてきた。60年代、70年代は全面クリアランスによる都市再開発の対象として、そして、80年代以降は、居住者の参加を得た形で、漸次的改善による居住環境整備、住宅近代化の対象地となるなど、地区の再開発、改善の内容、方法は変化してきているが。ちょうど、わが国で、高度成長期の計画規制が不十分だった時期に大都市にできあがった密集市街地が現在の居住環境改善、防災対策上きわめて大きな課題を抱えているのと同様に、およそ100年前にできあがったベルリンの問題市街地がいまだに改善の対象となっていることは、公的空間と私的空間の関係整序をはかる社会技術としての都市計画の重要性を示唆しているといえよう。

ドイツでも19世紀末から20世紀の初頭にかけて、私的土地所有権の自由放任的行使に対して、いかに公的介入を行い、良好な居住環境、都市環境を確保していくかという観点がなされていった。たとえば、将来の道路、広場空間を確保し、建築の壁面を統一的に誘導する観点から設定された道路線、建築線の制度。あるいは、都市周辺部での市街化を秩序正しく誘導し、開発利益を適切に吸収しながら道路網と整形な敷地の関係を生み出す区画整理の制度。さらには、旧市街地の高密度な土地建物利用に合わせて設定されていた緩やかな建築規制と一線を画する形で、良好な居住環境を創出するために、新市街地のそれぞれの地区の特性に合わせて適用されることとなった段階的建築条令（Staffelbauordnung)。これらの制度は、当時の日本に必ずしも体系的な形ではないが、紹介され、一部は日本の都市計画制度に組み込まれていった。そして、これら制度は、現在のドイツ都市計画制度体系の重要な柱をなす、地区レベルの詳細な土地建物利用計画であるBプランに連なるものであった。いずれにせよ、こられの制度の眼目は、私的空間の使い方に対してルールを設けて、公的秩序を生み出したりあるいは、私的土地所有であっても公的利用の制限に服したり、場合によっては公的土地利用としてその所有権を供出すべきというものであった。

3．共同的空間のあり方

ところで、当時のドイツにおける都市計画専門家達の議論や文書を読むと、私的空間に対する公的規制を考えるヒントとして、ヨー

ロッパ各都市で行われていた共同的な空間利用に関する慣習的なルールや共同的空間創出方法などについて言及されていることが目に付く。たとえば、郊外住宅地に統一感を与えて、良好な街並み形成に使われてきた前庭確保の自主的な協定やあるいは、既成市街地にあって、一定の空地、採光、通風空間を相互に保証する中庭を確保するための地権者相互間の中庭協定などがそれである。

考えてみると、ドイツでは都市自治の長い歴史があり、市民が共同して都市の広場や都市防衛のための都市壁など公共的空間を維持、管理するため共同の責務を負ってきていた。また、王都であったベルリンでも、王が都市民のために公的空間を整備したり提供してきた事例が多い。元は王の狩猟区であって、現在もベルリン市民の重要な都心レクリェーション空間として使われているティアガルテンなどはその端的な事例である。公的空間が市民にとって身近な空間として、共同空間として愛着持って使われ、維持、管理されるという、都市自治の伝統が市民に根付いていた。共同空間であるとともに共有感情が存在する領域が存在していたといえよう。これには、中世都市以来、都市空間が相対的に自立した空間として存在し、都市自治体として独自の行政権、裁判権を持っていたことと関係しているといえよう。都市内の市民は運命共同体の一員として都市の道路、広場の構築に対する費用の分担、共同的役務の提供あるいは都市火災、都市防衛に当たって共同義務を負っていた。都市の空気が自由であるためには一方で、誓約集団としての厳しい自治ルールもあったといえよう。むしろ、19世紀における自由放任型土地所有観の横行は、長い都市自治の歴史から見れば、例外的な現象であって、再度、都市民の共同性を回復することが、19世紀末から20世紀初頭にかけて求められていたといえよう。

ところで、わが国の場合でもたとえば、江戸時代には都市空間が都市民の手で清潔に秩序正しく維持、管理されていたようだ。幕末期に当時世界最大級の人口規模を誇っていた江戸を訪れた外国人の観察記録によれば、大通りは、ゴミもなく、水が打たれて清潔に維持管理されていたし、庶民の生活空間に潤いを与えるように路地に多くの花卉が競うように飾られていた。川勝平太氏によれば、江戸は都市全体が美しき庭園都市であり、ここを訪れて感嘆した英国人が英国にその印象を持ち帰り、これがハワードの田園都市の発想に連なったとのことだ。

しかしながら、明治以降の急速な近代化、工業化の過程で、わが国の都市の公的空間に関する市民意識は大きく変わってきた。もともと、都市自治の伝統が少なく、いわゆる市民意識の形成が希薄であったわが国では、住民の身近な公共性という観念よりもお上の指令の下で都市公共空間の管理が義務づけられていた面が強い。明治に入り、中央政府主導の近代化政策の下で、都市は政策実現のための重要な空間と位置づけられた。まさに当時の多くの為政者の意識では、都市計画は国家百年の計を実現するための重要な施設のための計画であった。場合によっては、公的空間は神聖不可侵な空間であり、自由にアクセスできる空間でなかった。

もちろんこれはいささか偏した言い方であり、戦前期においても、都市にすむ人々にとって親しみや愛着の持てる都市公共空間の創出が試みられた。たとえば、震災復興事業における、小学校とセットで設置された都市公園、隅田川にかけられた優れたデザインの橋や橋詰め広場、都市住宅のパイオニア事業であった同潤会住宅、これらは都市の公共空間を形作る重要な要素であり、しかも市民が日常的に利用し、眺める空間であった。

強い国家的統制という側面もあるが、まだ戦前期には近隣社会の緊密な関係の中で、自分たちの身の回りの環境を維持、管理する習

慣が根付いていたし、公的空間に対する抑制のとれた作法が存在していた。ある意味では、公私を問わず、共同的空間の感覚が存在していた。

むしろ、戦後の高い経済成長の過程でこういった共同空間感覚が大きく損なわれていったようだ。その一つの大きな要因が、戦後一貫して持続した地価上昇に支えられた土地神話であった。特に、大都市部では、いち早く土地を取得したものがより多くの利益を得るとの神話の下、戸建て持ち家信仰が根強く広がった。また、自分の土地をいかに経済的に利用するか、収益を高めるかが最大の関心といってよく、土地は経済財として商品化の度合いを強めてきた。その頂点が、バブル期であったのかも知れない。

都市基盤として必要な鉄道や道路を整備しようとしても莫大な費用が必要となる。公的施設、空間整備のための用地取得＝私的土地所有権に対する補償の費用はうなぎ登りとなる一方で、公的施設の開発整備によって受ける受益、すなわち開発利益を適切に吸収する仕組みが欠けているのが現状である。何よりも問題なのは次の点であろう。これらの公的空間、施設の整備に投じられる多額の費用は、税金を通じて投下される訳であり、本来は国民の負担の下で整備されているはずなのだが、多くの市民は自分たちとは無縁のところでその整備が行われていると感じている。公共空間は自分たちとは疎遠な関係にあるとの考えだ。また、自分たちの負担(その負担の形態は費用負担であったり、労力の提供であったり様々であり得ようが)で公共的空間を整備していくといった考えが少なくなってきているといえよう。都市の公共空間は、自分たちとは無縁の公共主体が管理するものであり、市民はそのユーザー、消費者であるというわけだ。

ところで、私生活中心主義とでもいうべき、私的空間に閉じこもり、公的空間に対して無関心の感覚が支配する風潮はわが国だけに限ったものでもないようだ。

NMBY（Not in My Back Yard）の言葉が示すように、欧米でも都市にとって必要な公共施設、たとえば幹線道路の整備に対して、その一般的必要性は認めたとしても、自分の庭を通ることは拒否するとの考えが強まっているようである。道路整備による自分の私的空間に対する侵害には強く反発するが、一方で自動車が利用しやすいように幹線道路の整備は強く望むといった矛盾した態度が生じてきている。

現代都市計画は、こういったアポリアをどこまで解決できるのであろうか。都市における共同的空間のありようが問われている。

4．共同的空間の回復を目指して

現代においては、旧い伝統社会による相互監視、相互扶助の体制に戻ることはアナクロニズムであり、非現実的なことである。また、これほど、社会に根付いた私的土地所有権を全面的に否定することは困難である。むしろ、市場のメカニズム、経済的動機をうまく活用して、公的空間を創出する試みがこの間行われてきた。60年代のアメリカで案出された各種インセンティブゾーニングにヒントを得た、わが国の総合設計、特定街区などの制度はその典型例といえよう。公的財源が不足する中、都心部に公開空地を生み出すのにこれら制度は一定の効果を上げてきたことは確かだ。しかし、ある意味では画一的な基準と地区単位での判断であり、これら制度の集積で生み出された空間が必ずしも良好な都市空間の創出に貢献している保証はない。アメリカでもタワープラザボーナスが必ずしも良好な街並みの形成に役立っていないとの批判もでてきているようだ。

さらなる問題は、規制緩和との取引で公的空間を創出する試みが持続的に展開可能かと

いうことである。紙幅の余裕がないので、舌足らずなことになるが、筆者は次のようなイメージを持っている。すなわち、安定的なルールの下での創造的競争を誘発する仕組みの検討が現在こそ強く求められている。公的空間が市民のアイデンティティを感じられる空間として成熟していくためにも、公的空間に関する計画構想段階からの参加、ある種の市民的貢献、負担を内包するようなルールが構築されるべきではないだろうか。現代都市計画はそういった方向に自己脱皮することが求められている。

〈参考文献〉

石弘之『地球環境報告Ⅱ』岩波新書　1998
宇沢弘文・茂木愛一郎『社会的共通資本　コモンズと都市』東大出版会　1994
川勝平太「文明の海洋史観」中央公論　1997
共同空間研究委員会『居住環境における新しい共同空間』日本住宅総合センター　1993

都市の中間領域と公共性

弘前大学　北原啓司

1．はじめに

現代の都市において、快適性および防災性等から公園・広場などに代表されるオープンスペースが非常に貴重な存在であることは言うまでもない。しかるに地価高騰からバブル崩壊、そして昨今の景気の低迷により、本来、経済的なゆとりの中から設けられることの多かったそのようなスペースの確保あるいは整備は、はなはだ困難なものとなっている。そのような状況において、これまで比較的規模の大きい公共的なオープンスペースが担うべきであると考えられてきた機能を、やや小規模なしかも半公共的な空間（場合によっては全くの私有地であることも想定される）が補完する必要性は多大なものとなってきている。

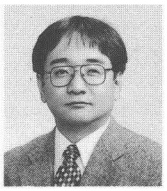
我々はこれまで、そのような空間をスモール・アーバン・スペースと定義し、その都市空間としての可能性を様々な場面で論じてきた。(注１)この用語は、本来同名の著書でW．N．セイモアによって提起されたものとして存在しており、それは、米国で「Vest－PocketPark」と呼称される小公園やプレイグラウンドを対象としたものである。(注２)

しかし、我々が論じてきたスモール・アーバン・スペースとは、セイモアによる公園・街路・広場といった「公共的な空間」とは異なり、「私的な建物及び敷地内あるいは敷地近傍にあるオープンスペース」を指すものである。それは所有関係から見た場合、私的所有の空間となっている可能性が高い。そういう意味では、ここで展開する論述は、いわゆる中間領域的な都市空間の持つ新たな公共性といったものに着目したまちづくり手法をテーマとしたものである。

2．中間領域のジレンマ

中間領域を公共的な都市空間として取り上げる視点は、「都市計画で中間領域をファジーを前提とした方法論にとりくむことは可能か」という命題に行き着くことになる。

中間領域の持つ曖昧さは、都市計画の本質である線を引くという行為と相反する側面がある。そして、現実的には、我々は多少の『例外』には目をつぶりながら、ある意味で柔軟な都市計画を進めてきた。すなわち、公ー私の二項対立図式がどうしても顔を出してくる場面で、現実の都市計画法制では、いわゆる既存不適格的な性格を具備した空間の存在を認めるために、やや曖昧な中間的な空間の性格づけを、随時行ってきた。その端的な例が二項道路である。現在の法制で対処不可能な都市問題に対して応急的な対応を可能にする



北原啓司（きたはら　けいじ）

1956年　伊勢市生まれ
1985年　東北大学大学院工学研究科博士課程終了
1985年　東北大学工学部建築学科助手
1994年　弘前大学教育学部助教授
専門は都市計画・住環境計画
日本建築学会住環境小委員会、参加と創発のデザイン小委員会、都市計画教育小委員会委員
弘前市景観審議会会長、東北地方建設局美しい国土づくりアドバイザー等

ための中間領域的な思考と位置づけることができよう。

しかし、それが一つの都市計画制度の中に正式に組み込まれるようになると、非常に苦しい現実が待ちかまえている。それは、例えば総合設計制度で生み出される公開空地の実態に如実に表れていると言える。

本来は真の中間領域として成立していいはずの公開空地が、「公一私」の再定義のための整備手法という位置づけで存在しているという事実がある。私的空間が公共的な様相を帯びるというセミ・パブリック化(私的領域の外部化)が、所有関係という静的なパラメータの再定義の過程で固定化してしまい、結果的に中間領域としてのヴィヴィッドな性格が消失していく(セミという接頭語が消えていく)のである。

公開空地と認められてひとたび「公」の空間と見なされることにより、それまでその敷地の所有者であった事業者は、空間を私的に使用する権利を失ってしまうこととなる。そのために、そこで本来成立するはずの生き生きとした都市的活動が、公開空地の上で展開されることは少なくなり、単なる空地となってしまうのである。このように、「公」と「私」との中間領域を考えていく場合に、曖昧な中間的空間を、土地の所有権のような視点から確定させてしまうことは、本来曖昧な空間が具備していた魅力を一気に喪失してしまうことになりかねない。まさに、それは中間領域であるが故のジレンマとも言えるものである。

3.「こみせ」にみる私的公共性

そのような意味から、ファジーな計画手法の可能性をかいま見せてくれているのが、私が現在住んでいる津軽地域にみられる「こみせ」である。

漢字では「小見世」と表現されるこの空間は、北陸地方に見られる雁木によく似た、津軽地方独特の建築空間である。語源としては「外の人たちに自分(商品)をちょっとみてもらう」ための空間である「こみせ」は、江戸時代から弘前や黒石の商店街を中心に発達してきた。

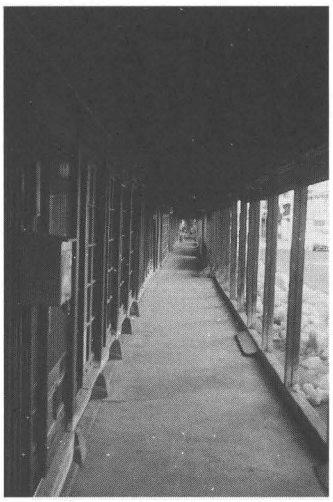


写真1 「こみせ」の典型的風景(黒石市中町)

それは、あくまでも「私」の空間でありながら、実質的に「公」的色彩を帯びた空間となっている。いわゆるアーケードよりも「私」的雰囲気が視覚的には強いものの、機能的には不特定多数の歩行者のための自由通路となっている。「私」の空間でありながら、「公」のための機能を合わせ持つ空間。しかし、そこには、一方的に「公」に空間を提供するという姿勢ではなく、店の商品をそれを利用しながら通行客に見せて、あわよくば販売してしまおうとする商人のしたたかさが内包されている。そのようなセミ・パブリック化が、「こみせ」の空間構造の中心的特性であると言えよう。

しかし、そのような所有と利用の関係性がやや不明確な中間領域は、先にも述べたように現代の都市計画の様々な制度の中では、公式には認めにくい空間になってしまうのである。

そういう意味で、「こみせ」がテンポラリ

ーな空間形態であった江戸時代の所有権に関するいくつかの記述に、極めて興味深いものがある。(注3)

黒石で1852年に作成された「屋敷間敷歩割下帳」には、各家々の間口と奥行が正確に書かれている。これはその面積によって宅地の税金が課せられたためであると見なされているが、そこでは「こみせ」は敷地面積としてカウントされていない。あくまでも建築の一部分としてはみ出した形態であるため、「こみせ」と街路との境界には柱が立ち、また屋根が覆っているにも関わらず、「公」的空間として見なされることにより、課税対象から外されていたということである。

とは言え、この空間が「公」の空間であったと見なすには異論がある。現代の公開空地と異なり、商人たちはそこに商品を陳列し、また場合によっては「こみせ」内に流し台を設置して使用していた事例も存在している。言い換えれば、私用が認められた公の土地ということになる。文書的な土地の責任は「公」がとるが、日常的な管理・維持に関わる責任の所在は「私」にあるという、まさに中間的な所有概念である。

したがって、私用に関するルール逸脱的な行為にはそれなりの罰則が適用されている。青森の有名な商家の日記によれば、江戸時代の黒石において「こみせ」の連続性を絶つような門つきの屋敷を新築した町の要職にある商人が、その罪で要職を解かれ謹慎させられたというものである。

所有と利用との関係性を非常に柔軟に解釈することにより、部分のセミ・パブリック化を街全体の空間整備につなげる都市計画を、雪国であるという気候条件を動機としながら定着させていたプレモダンの黒石の「こみせ」は、魅力的かつ、現代の都市計画において中間領域論を展開していく場面において極めて示唆的である。

しかし、上述の文献に見られたような所有権に関する中間的なとらえ方は現代社会には継承されず、逆に私有地であることが前面に出され、所有の上でも使用の上でも「私」化してしまう確定的な空間構造となっているのが、現在の「こみせ」の実態でもある。私有地であるが故に「こみせ」内に駐車された建物所有者の自動車や自動販売機を外部から指摘して修正させるような手だてはない。

私的領域として確定した空間に、都市計画に関わる支援が公的に与えられることはほとんど不可能である。したがって、「私」領域であっても、かつて存在したルールのような形で、「公」に対する責任を「私」の利用の中で明確にするという形でのセミ・パブリック化により、見るものに所有権に関する心地よい錯覚を呼び起こすことが必要となる。それによって、中間領域は、公的資金の支援の可能な空間として位置づけられていくはずである。

4．内部空間の持つ公共性

不特定多数の人々に利用され得る都市空間というものは、これまで公園や広場といった外部空間系で語られることが多かった。そこに、公開空地のような中間領域的な空間が注目を浴びるようになってきたわけであるが、いずれにしても、公共性を具備しうる私的空間は、前述の「こみせ」からも明確なように、敷地内に存在する(しかも建物と前面道路との間の)外部空間であった。しかし、所有関係から見た公ー私の境界と建築における外ー内関係とが必ずしも直接的に結びつかないような空間が、現実的には必要になってきているのではないだろうか。

そのような空間の一つの典型が、昨今、様々な複合建築物等に登場することが多くなったアトリウム空間であろう。

ところでM.Francisは、そのような公共空間の建築内部への侵入に対して、やや否定的

にPrivatization(注４)という表現で問題視している。本来は路上や広場のような外部空間で行われるはずの都市的行為が、民間資本により整備された見せかけの半公共空間に引っ張れられることとなり、結果的には街路の活性化ではなく民間商業ビルの活性化にしかつながらないのではないかという危惧が、この言葉には込められている。しかし、外部空間の量的な確保に困難が生じている現代日本の都市空間の状況を考える場合に、ある程度の都市的行為の囲い込み(内部化)を認めつつ、同時に空間のオープン化(外部化)を期待する立場に自らを位置づけたいと考える私である。東京都では昭和63年からアトリウムを総合設計制度に組み込んできているが、それは私が示したスタンスと共通のものであると言って良いであろう。

もともとアトリウム(Atrium)の起源は、古代ローマ時代の住宅建築にあると言われている。玄関部分に近い住宅の公的な部分(Antica)に設けられる中庭がアトリウムであり、客用の居間や寝室がそれに面して存在した。いわば、接客や作業のための戸外室といった性格を有しており、採光・通風はもとより、雨水処理など多くの建築的機能を有する極めて重要な役割を持つ空間であったと言える。

建築が完全に内側に向いている中庭形式は、このようなローマ以来の伝統を継承しながら、イスラム都市において「公共内部空間」建築を発生させることとなる。すべての建築が中庭型で互いに寄り沿っており、公共通路(バザール)はガレリアの原型とも言うべき形態で、完全に内部空間化することとなる。(注５)

Atriumという語の根本には、「上方への指向」という意味と「外から中への導入」という概念が含まれている。イスラム都市でその萌芽がみられたように、現代においてアトリウム空間は、アーバンデザインの主要な要素として、都市における豊かな歩行者空間の一つに位置づけられる傾向にある。それは、歩行経路であるとともに、憩いや休息のための目的空間として、歩行者をまさに「外から中へ導入」する役目を、現代におけるアトリウムの成立要件と見なす認識にもつながっているのである。そのような意味で、アトリウムはまさに公共性を具備した私的内部空間として存在していると言ってよい。

そういう意味では、東京都総合設計制度で規定されるだけでなく、アトリウムは公開空地に準ずる空間としてのオープンスペース機能を評価される時代になってきているはずである。しかし、その適用規準をアトリウムの規模のみに求める現実の制度の運用は、豊かなオープンスペースの創出という観点からはマイナスとなる危険性を含んでいる。管理運営面でのキーコンセプトに公開性が内包され、また建築計画的にはエントランス部分の空間形態が考慮されることにより、アトリウムは都市における有効なオープンスペース資源となる可能性を有してはいるものの、制度の形骸化や一般的に見られる管理システムの外注化は、せっかくの資源を無意味なものとし、一部資本による都市行為のPrivatizationを助長する結末につながることにもなりかねない。

５．「かぐじ」にみる私的領域の公共性

上で述べたアトリウムの私的公共性を、地域特有の空間として現代の都市計画に適応させようとしているものが、やはり先に触れた黒石市の「こみせ」通りの商店街の裏に存在する「かぐじ」である。平成10年度に中心市街地活性化基本計画の対象地域に位置づけられて、筆者も委員会や作業部会に参画する機会を得ている。そこで、構想されたまちづくり計画の内容には、スモール・アーバン・スペースとしての「こみせ」の空間価値を発展させる形で、私的空間を積極的に取り組んだ

新たな公共的空間の創出が盛り込まれている。

前面街路との境界部分に存在する「こみせ」を守っていこうとする黒石市の市民たちの視点は、「かぐじ」と呼ばれる裏地の空間整備に向けられこととなってきた。この「かぐじ」は、敷地前面に存在する「こみせ」とは異なり、まさに私的領域の奥に存在する津軽独自の空間であり(隠れた土地という意味だと思われる)、それは屋根のないアトリウムと見なすこともできそうである。

商店のそれぞれの敷地の後ろの部分を統合、再編する形で、いくつかのポケットパークや小規模の駐車場を設け、中心街路沿いの「こみせ」のシークエンスとは別に、街区内を有機的につなぐ、「かぐじ」のネットワークを形成しようという動きが黒石市では出始めている。

ここで提示する「かぐじ」は公と私との境界部分に曖昧に存在するのではなく、全くの私的領域のまっただ中にありながら、セミ・パブリックな様相を帯びた空間として機能することとなる。そして、これを建築物の内部空間に拡大解釈して適応したものこそ、先述のアトリウム空間なのである。

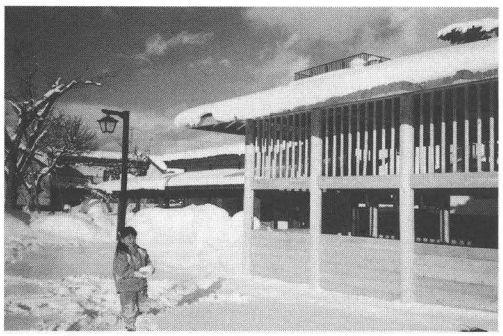


写真2 「かぐじ」広場で遊ぶ子供たち

津軽で再生されようとしている「かぐじ」に新たに付加された公共性は、適応事例が少ないとは言えアトリウムを総合設計制度の公開空地に指定した東京都の考え方に通じるものであり、中間領域としてのスモール・アーバン・スペースが、これまでよりもずっと私的領域よりの空間から生み出される必然性と可能性を示唆してくれている。

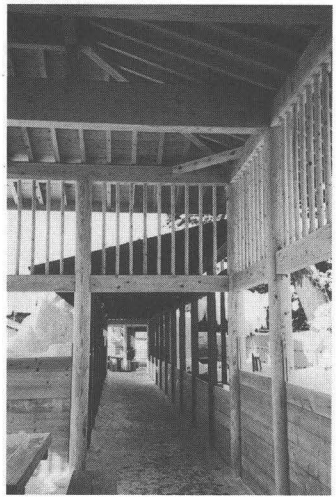


写真3 「かぐじ」広場をめぐる回廊

6．おわりに

都市計画の法制度に適合させようとした瞬間に、その潜在的な魅力を一気に失ってしまいがちな中間領域としての「こみせ」や「かぐじ」の存在を、我々は現代的に解釈しながら、私的空間における公共性の創出という観点から、現代の都市計画に反映させていく術を持たなければならない。

言い換えれば、ネットワーク型の「小さな物語」にシフトしていくポストモダン社会において必要とされる中間領域論が、都市計画や住環境整備に関わる法制度の中に登場していく必要がある。いわば『中間法』的な位置づけを持った整備手法を、現実の都市問題の産物としてではなく当初から設定していくという視点である。そこでは、中間領域における様々な活動に真正面からの光を与えるために、中間的なるものに存在感を与える法制度の検討が必要となるはずである。しかも、それは最終的にはアトリウムや「かぐじ」のような、私的領域性の強い内部空間において所

有と利用に関する中間的な解釈が成立することにより、実を結ぶことになるであろう。

都市計画の術の対象となり得なかった中間領域は、現代の都市において、正攻法で捉えられるべき空間として、光輝き始めているのである。

なお、本稿は引用文献に提示した拙論のいくつかを、新たに編集し直したものであり、またその一部は、近く出版される「まちづくりの科学」(共著、鹿島出版会)に『スモール・アーバン・スペース』というタイトルで掲載される予定である。

注1　近江　隆・北原啓司：Small-Urban-Spacesの形態と形成要因、日本建築学会計画系論文報告集NO. 424、1991

注2　W.N.Seymour,Jr.編：SMALL UBAN SPACES、彰国社、1969

注3　鳴海静蔵：黒石の小見世（こみせ）、1992

注4　M. Francis他 : Public Streets for Public Use, A VAN NOSTRAND REINHOLDBOOK、1987

注5　リチャード・サクソン；アトリウム建築・発展とデザイン、鹿島出版会、1988

引用文献

1）北原啓司：都市の中間領域論、「市街地像の協議のための技術と制度」、日本建築学会、1996

2）北原啓司：都市空間としてのアトリウムの可能性、第29回日本都市計画学会研究論文集、1994

まちづくりとアート

アートディレクター　㈱アートフロントギャラリー代表　北川フラム

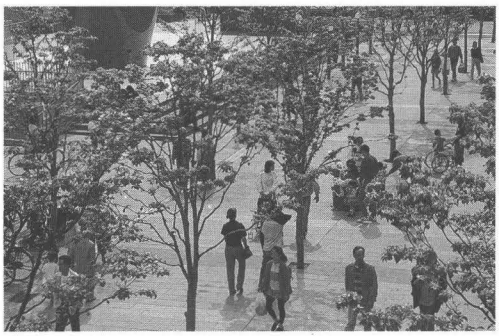
都市の問題が語られるようになって久しい。戦後の復興の時期を経て、地方からの大量の労働力を吸収し、肥大し続ける都市のあり方は行き詰まりを見せ、首都移転をも含めたマクロのレベルでの新たな都市システムが模索されている。そしてよりミクロなレベルでは、世界の都市が伝統的な意味と固有性を喪失し、均質化されていくなかで、都市の空間と文化をいかにつくりなおしていくかが問われている。

それは、高度成長とともに郊外に生まれていった「ニュータウン」とコミュニティの関係、子どもたちの「遊び」と「文化」、環境や自然の問題といった様々な形での問いへとつながっている。先頃政府が打ち出した「生活空間倍増プラン」もまた、「質」の転換が求められている都市のあり方をめぐる動きの一環として捉えることができるだろう。

私はアートディレクターとして、この国のいくつかのまちづくり、地域づくりに関わってきたが、この稿では、私が過去に関わった、そして現在関わっている試みを通して、都市が抱える問題にアートがどのように応えうるのか、その可能性について考えてみたい。

1．ファーレ立川

ファーレ立川は、米軍基地跡地の再開発計画で、東京都と立川市の依頼のもと住宅・都市整備公団により実施され、1994年10月完成した。約5.9ヘクタール、7街区11棟の建物からなるこの街は、再開発によって日本のあらゆる地につくられてきた、時間の蓄積のない、空間の襞のない、新しい均質な街である。



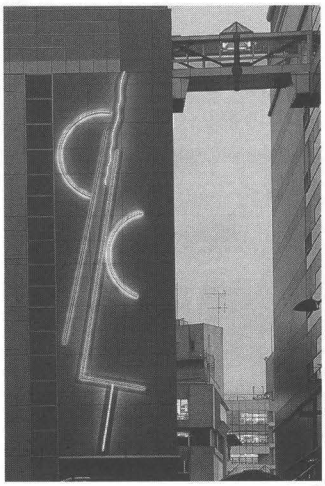
街路　©S. Anzai

私がこの事業のアートプランナーとして、そのアート計画に課したのは、「子どもにとって記憶に残る街をつくる」ためにアートがどのように関われるか、ということだった。ファーレ立川は、デパート、ホテル、映画館、図書館、オフィスからなる複合業務地区として計画されたわけだが、街にとっては、目的以外の空間、時間の過し方というのが非常に重要である。スペインのアーティスト、ジョアン・ミロは「私の作品のすべてはガウディに負っている。幼い頃遊んだグエル公園での記憶が私の美術の源なのだ」と語っているが、

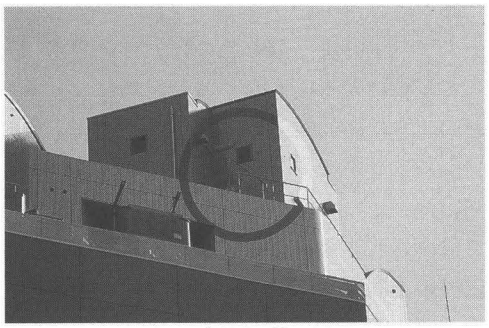


北川フラム（きたがわ　フラム）
1946年　新潟県高田市生まれ
東京芸術大学美術学部卒業
1994年　ファーレ立川アート計画総合プランニング／事業主：住宅・都市整備公団
最近では、神戸震災跡地の再開発事業、御池通シンボルロードアート空間創生事業（京都市）、越後妻有アートネックレス整備構想（新潟県）、釧路シビックコアアート計画（釧路市）等に携わっている

利便性が優先する、均質で冷たい現代の都市で、人間と感応でき、親しみのもてる媒介物としてアートは機能しうるのか。ファーレ立川のアート計画は、人間の多様性、多面性、重層性を都市という空間にどう入れ込むかという課題をもって出発した。

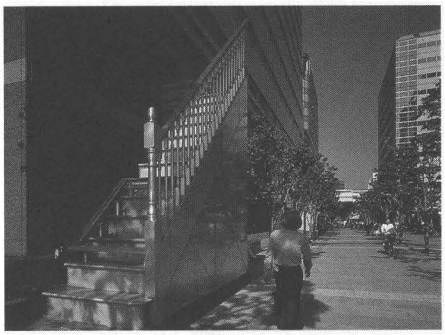


スティーブン・アントナコス(ネオン) ©S. Anzai

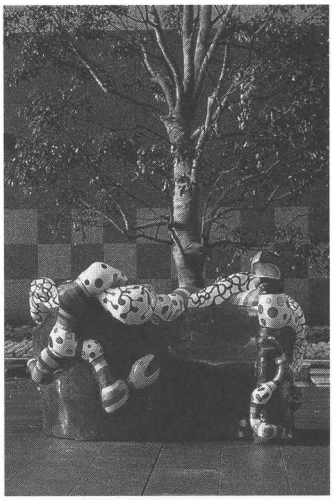


フェリーチェ・ヴァリーニ(壁面) ©S. Anzai

その結果、「世界を映す街」というコンセプトが生まれ、世界36ヶ国92人のアーティストが関わることとなった。アートとは、時間の古層の発掘、ささやかな同時代の証言、次代への予感が、人間の手を通してかたちづくられ、他者に伝わるものだ。アーティストは一種の哲学者であり、考えも、手法も、使う材料も違う、多種多様なアーティストの作品は20世紀末の世界精神の断片でもある。そこで街にその断片を埋めこむべく、排気塔、換気口、機械搬入口、ベンチ、サイン、街灯、車止め、散水栓など、街の機能をアーティストと共にアートに変えていった。これが2番目のコンセプト「機能をアートに」である。



リチャード・ウィルソン(機械室入口十排気口) ©S. Anzai

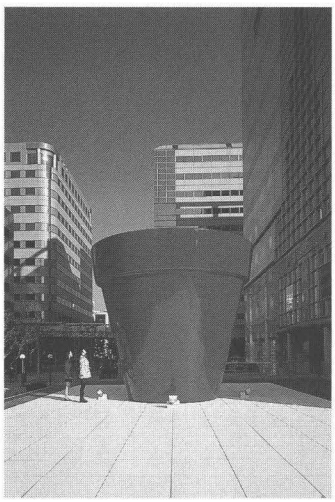


ニキ・ド・サンファル(ベンチ) ©S. Anzai

それらの作品は、街を訪れる人々が親しみ、あるいは驚き、その五感にさまざまに働きかけるような形でこの街に置かれている。街のそこここにあるアートを発見したずねながら、街をオリエンテーリングし、歩く楽しみをもてるようにしたいと考えたのだ。それが第3のコンセプト「驚きと発見の街」である。

ファーレ立川は竣工よりすでに4年が経過した。果してそれがひとりの子どもにとって記憶に残る街となりえたのかどうか、その答えはまだ歳月を待たねばならないが、この間、ファーレ立川のアートを愛する人々によって

「ファーレ倶楽部」が結成され、そのアートを守り、国内外から訪れる人々を案内し、ここを舞台に様々なイベントを催している、という事実を見れば、住民のいないこの新しい人工の街は、人々のコミュニケーションを生み、共通の場を作り出し、世界のどこにもない自分たちの街へと育まれつつあるのかもしれない。またファーレ立川の展覧会が、チェコ、ブルガリア、台湾10都市で開催され、共感を得てきたということも、ファーレ立川での試みが、都市とアートの可能性について、国を超えたある普遍性を提示していることを示唆しているような気がする。

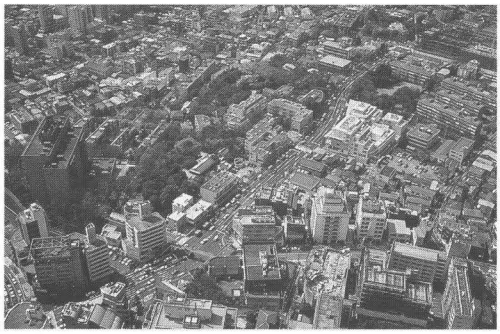


ジャン＝ピエール・レイノー　©S. Anzai

2．代官山の街づくり

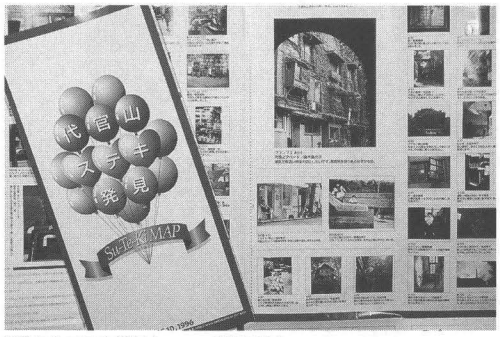
ファーレ立川は、再開発による新しい街に、いかに陰影を与え、コミュニケーションと記憶の装置を埋めこむかを試みたプロジェクトだった。一方で、この国の都市の中心市街地の空洞化は著しい。特に、その一部あるいは隣接する地区において再開発を行おうとする場合、地元住民および商店街と新しい事業主との関係は一般的に多くの問題を抱えている。東京・代官山における街づくりは、そうした中心市街地活性化におけるアート、あるいは文化の役割と機能について考える材料を提供してくれる。

私が代官山ヒルサイドテラス(住宅・店舗・オフィス・文化施設からなる複合建築)にギャラリーと事務所を構えるようになって15年になる。この間代官山は大きく成長し、いまだに強力な磁場を持ち続けている。この街のよさはいろいろあるが、「先進性」「国際性」「ヒューマンスケール」という視点からそれらは語ることができるだろう。だが、そうした町の魅力を最も深いところで支えているのは、先祖代々の住民を含め、ここに住む人々がこの町に寄せるこだわり、楽しさ、わがままを通してきたことにある。代官山とは都心のどまんなかに現れた一種のアーバンヴィレッジであると言うことができるだろう。



代官山ヒルサイドテラス周辺

都市がいろいろな面で近代の希望である時代は終わろうとしている。生活面、精神面での問題は以前から指摘されていたことだが、今では経済的にも、つまり人口吸収のうえで



「代官山ステキ発見」マップ(1996年)

も都市は自らのキャパシティを分割し、責任を免れようとしているかに見える。それは地方分権のかけ声と並行して、中央集権型の統御は不可能になり、各地の第一種市街地再開発事業にかかわる法律も変化せざるをえなくなっている。

役所もより現場の柔軟な判断、対応に任せるようになり始めた。その現場の柔軟さがないところが、地域としても没落に歯止めをかけられないでいるようだ。

旧中心市街地の低落から這い上がるための契機が法律面での柔軟な対応であり、住民の住むこと、その楽しみへのこだわりにあると、最近になって指摘されだしたが、その自然な姿を私は代官山の街づくりに見る。それは、この町を舞台に展開されている数多くの展覧会、シンポジウム、コンサート、イベント等にもあらわれており、実際、その中心的役割を果してきたヒルサイドテラスは、1998年度のメセナ大賞を受賞している。

例えば、1996年夏、約70年前に関東大震災復興住宅として建てられた同潤会アパートを取り壊し、再開発することが決まったとき行われた「さよなら同潤会代官山アパート展」と「代官山ステキ発見」は、住民が中心となって行ったイベントの最も典型的な例である。解体直前のアパートを舞台にした10人のアーティストによるインスタレーションと、代官山の魅力を再発見しようという写真コンテストからなるこの2つのイベントは、この町から失われていく時間と人間の営みの記憶を留めるとともに、この再開発を現在までの代官山の雰囲気につなげていきたい、という地域の人々の思いをもって実現された。代官山ステキ発見は直接アーティストが関わるものではなかったが、写真による「場の発見」というアートの機能を活かしたイベントであった。地元の店や会社が100以上の賞品を提供、9つの企業が協賛金を出した。入賞作品はマップとCD－ROMに掲載され、街を訪れた人々がそれを手にオリエンテーリングできる仕掛けとなっている。



さよなら同潤会アパート「再生と記憶」展(1996年)
平林 薫　作品

商店街を巻き込み、地域連携、将来展望を視野に入れて企画されたこの「祭り」は、その後の代官山の街づくりに少なからぬ影響を与え、同潤会アパート跡地(2.2ヘクタール)でスタートした再開発事業においても、住宅、商業施設、コミュニティ施設の中高層5棟のビルからなる新しい街区を、従来の街並みとどう連続させるか、地権者を中心とした再開発組合によってハード・ソフト両面において模索されはじめている。

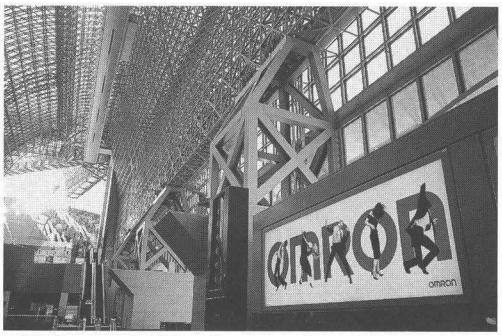
代官山はアーバンヴィレッジだと先に書いた。コミュニティが形成される最低限の領域が都市の最小単位になる、ということを阪神淡路大震災は教えてくれたが、新しい開発も含め、都市においていかにヴィレッジ＝コミュニティを維持し、広がりを与えていくか。その時、アートに何ができるのか、ご近所のアートディレクターとして今後私も問われることになる。

3．京都駅ビル「アート広告」

1997年7月、新しく生まれ変わった京都駅ビルにおいて展開された「アート広告」は、

駅を「広場」「環境」そのものとしてとらえ、中央コンコースに掲出される「広告」をすべて「アート」とすることで、新しい交通広告・企業広告のあり方を提示した世界で初めての試みであった。

駅は都市における最大の公共空間のひとつであり、公共的であると同時に商業的な側面をあわせもつ駅ビルにおいて、広告をいかに掲示するかは重要な問題である。一般に都市の屋外空間において広告は規制の方向にあるが、ここで私は、アーティストの参加によって広告をめぐる景観問題に対し積極的な解決策を示そうとした。広告数を限定し、広告板の色・素材・形態等に統一性を与え、建築空間と広告の融合を図るとともに、世界のトップアーティストによる企業・団体広告を一堂に展示にすることで、個別の広告を超えた訴求効果を企図し、駅利用者を越えたパブリシティ効果と国際的な波及力をもたせようとした。



京都駅ビル「アート広告」ロバート・ロンゴによる広告

このアート広告は反響を呼び、ＳＤＡ賞(財団法人日本産業デザイン振興会による)をはじめいくつかの賞を受賞したが、これが実現した背景には、これまでの強烈な自己主張型の広告から、「環境」「世界」「人間」等の時代の普遍的テーマをメッセージとする広告へ移行しつつある企業の文化的成熟と、美術館やギャラリーといった特殊空間から出て、都市や自然等の公共空間に進出しつつあるアーティストの世界的潮流があった。

「アート広告」は、人々の日常とは異なる意識に静かに働きかける。仕事場の延長としての移動、あるいは旅の移動のなかで、商品やブランドの訴求を超えた、ひとりの人間の奥深い意識につながる交通広告のあり方を求めた。それは、駅ビルのコンコースを「消費行動を助長する場」から「静謐な空間」へと変容し、人々に思索とあらたな回遊を促す仕掛けを都市空間につくり出したと言えるだろう。

この京都駅ビルでの試みは、広告をめぐる景観問題に全国的な一石を投じたようで、2001年の国体、2002年のワールドカップ開催を控え、内外の来客を迎える仙台駅西地区でも「アート広告」の導入を検討すべく、市の主催でデザイン会議が設置された。ここでは屋外空間が対象であり、まったく新しい屋内空間で展開された京都駅ビルとはかなり条件が異なるが、「アート広告」をきっかけに、導入のための最低限の景観・環境整備を行おうと、ベンチ等のストリートファニチュアのアート化など、駅前空間のヒューマンスケールな魅力の向上が検討されている。

4．御池通シンボルロードアート空間創生事業

大通りをいかにヒューマンで美しい回遊空間にするか。「道」の整備もまた、都市の課題である。御池通アート空間創生事業は、「庭としての御池通」をテーマに、京都最大の歩道空間に現代のアーティストによる径庭を埋めこみ、21世紀の京都のシンボルとなる道にしようという京都市によるプロジェクトである。

新たな世紀の文明のあり方が問われている現在、「庭」は、文明、自然、人間をつなぐものとして、あらためてその価値が見直されている。最近のガーデニングへの関心の高まりは、プライベートな空間において自然との関係を回復したいという都市住民の希求のあ

らわれだろう。1200年の歴史のなかで創造された数多くの名庭を有する「世界の庭」京都では、ケヤキ通りに緑豊かな植栽帯を通し、そのなかに世界のアーティストによる径庭を配す。さらに中央分離帯や大交差点にアートを導入することで、通り全体を回遊式の公園とし、人々が集い語らうための場所にしようというのが本事業である。

事業の完成までにはまだかなりの時を待たねばならないが、アートの導入が沿道の景観整備を官民のレベルで促すことが期待されている。

5．釧路シビックコア地区パブリックアート構想

釧路シビックコア地区は、行政・業務・文化施設が複合する釧路の核をつくるものとして、建設省により全国第一号に指定された。北海道全体が厳しい経済状況にある中、釧路もまた人口の激減、産業の低迷等の困難に直面しているが、同地区では、北方圏との交流やアイヌ文化との深い関わりなど、独自のアイデンティティをもつ釧路の明るい未来を展望するようなアート計画の展開が図られている。コンセプトは、釧路の豊かな自然とつながり、世界と呼応する、人々が集い憩う「都市の広場」。

昨年、長期にわたる同地区の開発において、地区を南北に貫く幸町公園通りの整備が先行してスタートしたが、そこでは釧路駅と釧路港をつなぐこの800メートルの道を『原器』として、釧路市全域、北海道全域の道の規範となるべく整備する。それは同地区の全体計画と呼応しながら、単なる往来機能にとどまらず、人と人、施設と場所、地域と地域をつなぎ、コミュニティのネットワークを構築する道として構想される。

具体的にはサイン、照明ポール、ベンチ等のストリートファニチュア、床面等の要素をアートと一体化し、釧路の民話、自然、動物、詩、言葉、呼称などを埋めこみ、ストーリー性のある展開を図ろうというものである。ここでは釧路の環境的特徴の一つである「霧」を積極的に演出する照明計画にも重点が置かれている。

6．越後高田本町商店街にぎわい対策プラン

中心市街地活性化の問題については、代官山のまちづくりの項で触れたが、新潟県上越市の高田本町商店街の活性化計画では、商店街の女性と子どもが核となって、アーティストの参加を得て、城下町高田の魅力を再発見し、新たな魅力を発信しようという試みが進められている。

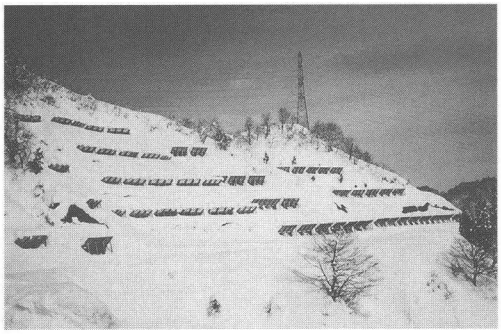
アーティストによる花のワークショップや、自宅、店舗のオモテに花を使ったアートを展開することで、歩いて楽しい道をつくろうというものだ。これらのイベントは、「テンポラリーなソフト」から「パーマネントなソフト」へ、そして「ハード」へのプロセスを将来的に展望している。ここには、ハード中心の「箱モノ」づくり優先の地域振興のあり方からソフト重視の新たな地域・都市政策に移行しようとしている全国の自治体の動きの反映を見ることもできるだろう。

7．越後妻有アートネックレス構想

これまで都市計画あるいは都市が抱える問題とアートの関係について述べてきたが、最後に、都市化の対極にある地方、特に多くの労働力と食糧を供給し、日本の都市を支えてきた中山間地域の問題に、アートがどう関わりうるかについて触れたい。

越後妻有アートネックレス整備構想は、新潟県の十日町市、川西町、津南町、中里村、松代町、松之山町からなる十日町地域広域行政圏全体の振興を図るため、6市町村と県のパートナーシップのもとに実施される全国で


棚田の風景


冬の越後妻有

も珍しい広域プロジェクトである。そこには全国的に進められつつある市町村統合をにらみ、生き残りをかけた新たな地域の枠組みづくりが展望されている。近代化による人口の流出、高齢化、産業の低迷、コミュニティの崩壊に直面する日本有数の豪雪地において、豊かな川と森の恩恵を享けて育まれた故郷の魅力をいまひとたび見つめなおし、21世紀に向けた新しい地域発展の礎を築こうと考えられたのが本構想であり、自治体・住民と世界のアーティスト、建築家との協働によって美しい里づくりを行っていこうということで、1997年にスタート、10年をかけて取り組まれる。

ここでは、「人間は自然に内包される」というコンセプトのもと、環境問題、都市問題、農と食の問題、コミュニティの問題への関心も喚起しつつ、「場の発見」というアートの特性を最大限に活かしながら、地域への愛着と誇りを醸成し、地域を再生させようと試みられている。果してこの困難な企てが、地域の将来の新たな展望を切り拓きうるのか。来夏には、世界から70名を超えるアーティストが参加して「大地の芸術祭」が開催される。

都市にアートが出るとき課題は多い。この稿では触れなかったが、作品のレベル、予算、メンテナンス等、その実践において考えるべき問題は多々ある。しかし、全国のまちづくりにこれだけアートが求められているのは、これまでの都市計画が見逃してきた、あるいは掬いきれなかった部分におけるアートの機能を人々が認識し始めたということなのだと思う。アートはそれが「無用」であるがゆえに、人々に「都市」とは何か、あるいは都市をめぐる規制や行政のあり方についてなど、さまざまな問いを投げかけ、思索へと誘う。その思考のプロセス、模索こそが、今、私たちに求められていることなのではないだろうか。


「大地の芸術祭」に向けてのワークショップ
アーチストはホセイン・ヴァラマネシュ（1998年）

サンストリート計画

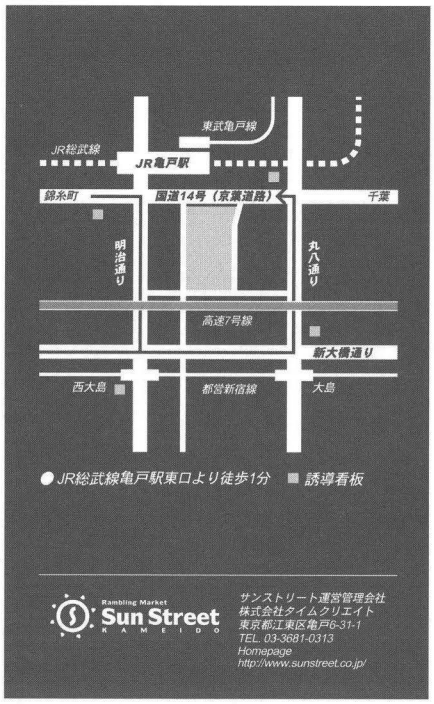
株式会社北山創造研究所　取締役・計画推進担当　松岡一久

1．街の楽しさ

街の楽しさとは何なのか？

私たちが常に抱えている課題です。

オフィスが立ち並び、百貨店があり、映画館、ホールがあれば街なのか、私たちは単純な用途やゾーニングだけでは割り切れない、しつらえが必要だと考えています。「界隈」というキーワードで私たちが認識している、このしつらえは、つながりの作法といえます。建物と建物とのつながり、建物と道とのつながり、店と人とのつながり、人と人とのつながり・・・これらを丁寧に想定しながら計画していくことによって、界隈化が図られ、濃密で心地よい雰囲気が醸しだされるのではないでしょうか。



サンストリートという商業施設の開発にあたっても、この界隈化の考え方を基本に亀戸という街の居間として親しまれる、街の楽しさを感じられる環境づくりをめざしました。

サンストリートが計画された場所は、セイコー電子工業(現：セイコーインスツルメンツ)の発祥の地であり60年間、本社工場が置かれてきた場所です。本社の幕張移転に伴い、この跡地利用には様々な構想が検討されてきました。錦糸町と共に東京都の副都心として位置づけられている亀戸地区では、超高層ビルによる複合都市開発が検討されたことも当然といえます。ところがバブル崩壊後の急激な経済変化に伴い具体化が見合わされていました。

今回のプロジェクトは、こうした状況下で敢えて事業を推進するために15年という期間が設定されたのです。一見、短く見えるこの期間が結果的に商業施設としての事業性の見極めを厳しくすることになりました。はたして15年間、繁盛し続けることができるか、人を集めることができるか？10年以上前に話題を集めた商業施設(ex.つかしん：85年、マイ

松岡一久（まつおか　かずひさ）

1960年　大阪生まれ
神戸大学工学部環境計画学科卒業
株式会社環境事業計画研究所、株式会社S.C.Iを経て株式会社浜野商品研究所に入社、現在に至る

著書　「まちづくりの知恵と作法」共著
（日本経済新聞社）

カル本牧：89年)が現在、どれほど人を集めているのか？

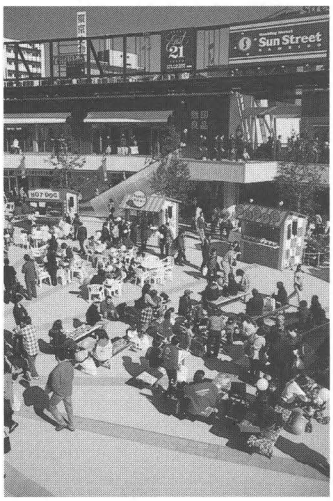
まして今後15年間というのは、あらゆる社会環境が急激に変化することは容易に想定されます。「変化に対応できる低密度利用」はこのような時代認識のもとに設定された方針だったのです。この方針に沿ってどのようにすれば賑わい、地域との共生を通して長生きできる商業施設になるのかが模索されました。

2．サンストリートの全体構成

(1)「みち」をつくる

私たちは「歩く楽しみ」から施設を考えました。日頃目にする道路は車に占領され、人は車に遠慮し、建物が道路に開放的になることを困難にしています。サンストリートの中央通りでは「車のない安心感」が道行く人達の顔をなごませ、子供達が走り回り、車イスの方やお年寄りの方も集まってこられます。

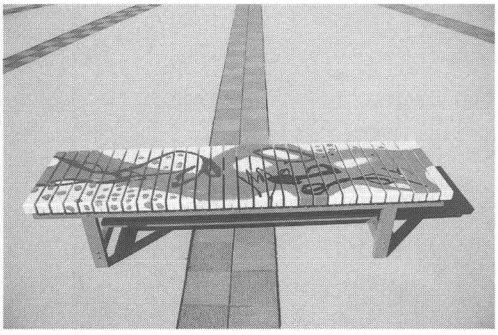
また、「車のない速度感」が歩くテンポをゆったりとさせ、知り合いとの立ち話やお店の人とのやりとりをつくりだします。さらに、「車のない静けさ」が、人の話し声、お店の呼び声、B.G.M.のメロディなどが聞こえる



穏やかな雰囲気をつくっています。あちらこちらには心地よく佇めるためのベンチやテーブルがあり、お店のウィンドウをのぞきながらぶらぶら歩き(＝ランブリング)を楽しめるサンストリート独特の風景が広げられているのです。

(2)「ひろば」をつくる

駅前広場やエントランス広場は、広場という名前がついていても人々が集い、賑わう雰囲気を備えているところはほとんど見あたりません。サンストリートにはいくつもの「広場」があります。いずれも孤立した「空き地」ではなく、お店やカフェにつながった賑わいにつつまれています。低層の建物に心地よく囲われた安心感があり、様々なイベントが催されている時はもちろん、特別な日でなくても、そしてひとりで居ても寂しくない雰囲気があります。コンクリートやアスファルトの塊に囲われることが多い現代都市において、サインやディスプレイ、ベンチ、プランター等の柔らかな要素につつまれた広場は、土木技術主導ではない街レベルでのインテリア(＝タウンテリア)とでも呼べる心地よさを



備えています。

(3)「まち」をつくる

巨大なハコ型のショッピングセンターは周辺地域に威圧感を与えると同時に、長時間内部にいると息苦しさと退屈を感じてしまいます。これは、屋内、屋外の開放感の違いに加

えて、屋内では、街の喧騒や、季節のうつろい、天気の様子などの多様な環境情報から遮断されているためではないかと考えられます。サンストリートでは各々自立した建物が集合した街のような形状をしているため、雨や冬の寒さの影響は免れませんが、買い物をした後、広場で休憩したり、何も用事がなくても何となく立ち寄ったり、といった自由にゆっくり過ごす人達が目立ちます。人々が自由に回遊し滞留できる地域の人達に親しまれ賑わいが広がりやすいように計画しています。

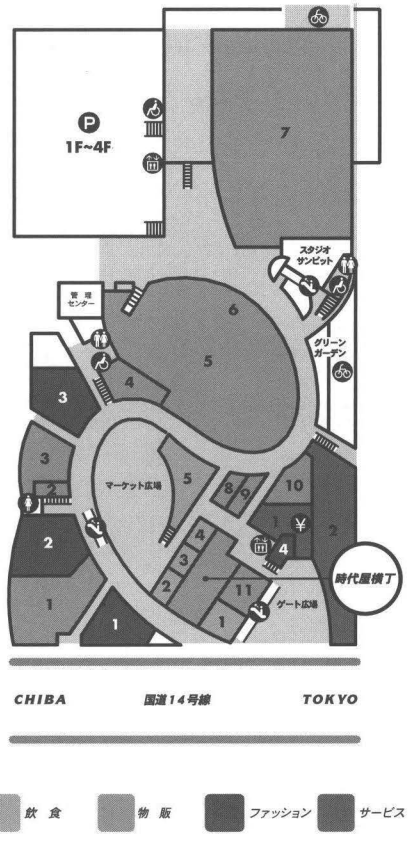


またサンストリートには、いくつものゲートから自由に出入りできる雰囲気がありま

フロアーマップ

1F

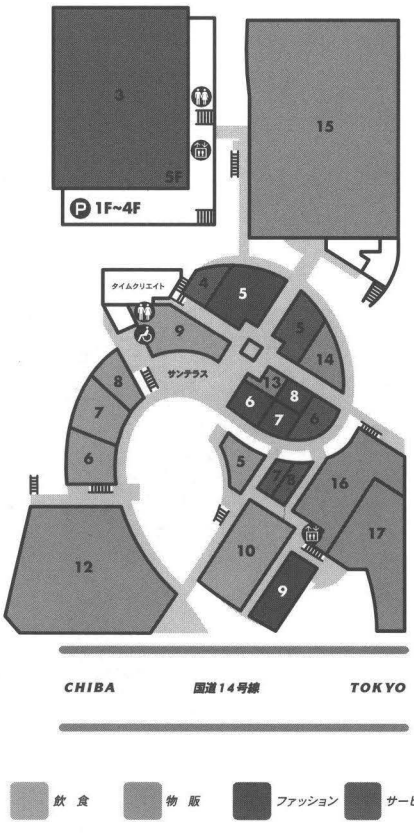
トイレ　ATMコーナー　エスカレーター
エレベーター　駐車場　駐輪場



飲食　物販　ファッション　サービス

2F

トイレ　エレベーター　駐車場



飲食　物販　ファッション　サービス

1st floor

飲食

1	マクドナルド 03-5628-7805	ハンバーガー
2	ミスタードーナツ 03-5627-6033	ドーナツ・飲茶
3	らーめん元楽 03-3636-1278	ラーメン
4	スパゲッテリア ファームイン 03-3684-1777	パスタ・ピッツア
5	アフタヌーンティー・ベイカリー&レストラン 03-3638-5330	ベイカリー&レストラン

物販

1	ピア・ワン 03-5609-0412	ホームファッション・家具
2	フローリストセリオ 03-3638-3987	生花・ガーデニング
3	Life Design Studio one's 03-5627-6055	ホームファッションストア
4	サンメリー 03-3636-2530	ベーカリー&カフェ
5	ベストスーパーセンター 03-3683-1911	生鮮食品
6	ドラッグストア トモズ 03-5628-7604	ドラッグストア・処方せん調剤
7	セレクト・イン キムラヤ 03-3683-0800	インポート&マルチメディア
8	銀座キラット 03-5628-7573	宝飾・アクセサリー
9	バサラ 03-5628-7615	時計・宝飾
10	メガネの愛眼 03-3684-7361	メガネ・コンタクト
11	ウルトラマンズショップ&どんぐり共和国 03-3681-2171	キャラクター雑貨

ファッション

1	エル・デー・ベー 03-5628-7715	ファッション・雑貨
2	イズム・コムサデモード 03-5628-7716	ファッション・雑貨
3	EIKO 03-3636-2190	ジーンズ・カジュアルウェア
4	Own One Shop 03-3636-6871	ファッション・オリジナル刺繍

サービス

1	アルム 03-5628-7727	DPEショップ
	リペアショップヘルプ 03-3638-3980	靴修理・合鍵複製
	ドリームショップ	宝くじ
	チケットデポ 03-5627-6078	金券ショップ
	郵便貯金キャッシュサービス	ATM
	富士銀行タウンバンク	ATM
	あさひキャッシュロビー	ATM
	アトリエマザー 03-3681-3559	洋服サイズ直し・リフォーム
2	TSUTAYA 03-3681-6277	ビデオ・CDレンタル・カフェ

2nd floor

飲食

6	バー&印度料理 カザーナ 03-5628-7815	インド料理
7	和食・めん処 遊山 03-3685-3725	和食・めん処
8	とんよし 03-3682-2351	とんかつ
9	トラットリア ペルベーネ 03-3681-8001	イタリア料理
10	シズラー 03-3638-4051	ステーキ・シーフード・サラダ

物販

12	無印良品 03-5628-7666	生活雑貨
13	シルワ・イーレ 03-5628-7685	お香・リラクゼーショングッズ
14	100YEN PLAZA ダイソー 03-5609-2611	日用雑貨
15	トイザ"ら"ス 03-3638-1511	玩具・子供乳幼児用品
16	TSUTAYA 03-3681-6277	書籍・雑誌
17	TSUTAYA RECORDS 03-3681-6277	CD・レコード

ファッション

5	マザーケア 03-3681-0509	子供衣料・雑貨
6	ムービン 03-3685-3821	カジュアルファッション
7	プライスワン 03-3636-3883	カジュアルファッション
8	SAN-Q 03-3685-2876	カジュアルファッション
9	ローカルモーション 03-5628-7710	カジュアルファッション

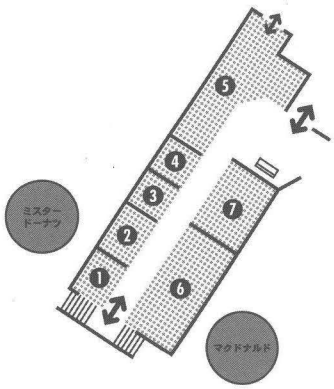
サービス

3	TOPインドアステージ 03-3636-3990	テニス&ゴルフスクール
4	サンストリート歯科クリニック 03-3638-8040	歯 科
5	こども写真城スタジオアリス 0120-566-810	こども専門写真館
6	kakimoto arms offre 03-5628-7311	美容室・ネイルケア
7	アートポリス 03-5628-7660	プリントサービス
8	日本旅行 03-5627-6221	トラベル

時代屋横丁

楽しさと懐かしさ、情緒たっぷりの下町ワールド

1	開運館E&E 03-3636-8772	占い
2	おもしろ雑貨屋百萬両	雑貨
3	江戸どすこい	相撲グッズ
4	白鳥天来堂 健康逸品館 03-5609-0131	健康食品・健康グッズ
5	船橋屋 03-5626-2741	甘味喫茶・和菓子
6	静や 03-3682-4804	駄菓子
7	創作工房 匠佑 03-3636-3437	和雑貨・和陶器・織物・和紙



す。

サンストリートのオープン後、周囲に新しく開店したり、改装したりするお店がでてきています。サンストリートの賑わいが周囲に広がり、街が変化・活性化していくことによって、ここを訪れるお客様がいつも新しい発見をしていくことができると考えます。

(4) 生活舞台をつくる

郊外にも様々なファッションビルや百貨店が見られます。これはより身近な場所でゆったりとモノ・サービスを楽しむニーズの高まりに応えたものといえるのではないでしょうか。都心まで出かける「エネルギー」「時間」「お金」がもったいない、「わが町」でもっと楽しみたい。でも既存の日常店ではモノ足りないという生活者の欲求に応えて、サンストリートではトイザらスや無印良品をはじめとして、セレクトショッピングに対応した幅広い品揃えの大型店や個性のある品揃えのお店を集めると共に、華やかで賑わいのある環境デザインを施すことによって、わが街・身近な場所で日常を楽しむ生活舞台づくりを実現しています。

(5) 路面店感覚の店づくり

一般的なショッピングセンターは建物内部に設けられた通路に沿って店舗区画が割り付けられ、画一的な店舗サインが並んでいます。サンストリートでは中央通りに沿って各々の店が独自の間口を持ち、緩やかなデザインコントロールの下でサイン、ショーウィンドウ、ディスプレイ演出などに個性と工夫を競っています。さらに各店とは約束を交わした上で、店舗前面でのワゴン販売や、客席づくりなどを認めています。中にはイタリア料理店のように前面にデッキテラスや植栽、ベンチまで整備して、営業している店舗もあります。各店の間口を確保し、独自の店構えと店舗前の利用を認めることによって、お店の売り手のやる気を損なわない姿勢を見せることになり、各々の店の活気と施設全体の賑わいをつくりだしています。



3．各種計画

(1) 商業計画の考え方

商業計画では、日常の生活素材を中心に、身近にあって欲しい業種を集めました。大型の食品スーパーを始め、トイザらス、無印良品、キムラヤなどの国内有数のパワーテナントを揃えたのに加え地域では最大規模の書店、ＣＤショップ、ドラッグストアなども導入しています。充実した品揃えの日常生活素材を基盤として、インポート雑貨、カジュアルファッション等の専門店やアフタヌーンティーをはじめとする飲食施設で生活の彩りニーズにも応えています。さらに駄菓子屋や宝くじショップ、様々な屋台ショップなどが賑わいをつくりだし、わざわざ遠出をしなくても、気軽に、しかもちょっとオシャレな楽しい時間を過ごせるよう配慮しました。

(2) 環境デザインの考え方

環境デザインでは、カラフルなサインや舗装材、テント、ベンチ、テーブル等従来にな

い「賑わい」をテーマとした演出を施しています。建物にはきめ細かな内装デザインが施されるのに対して、屋外は一般に大雑把な土木工事と植栽で終わってしまう場合がほとんどです。サンストリートでは中央のマーケット広場を中心に心地よいオープンエア環境、絵になる街の風景を作り出せるようローコストではあっても丁寧な環境デザインを施してきました。広場に並ぶカラフルな縁台は地元のアーティストにお願いし制作したもので、元気さ面白さと手作り感覚とを醸しだし、広場の居心地の良さの大きな要因になっています。

計画概要

敷地概要

所 在 地　東京都江東区亀戸６丁目31−１
面　　積　24,520㎡(7,417坪)
地域地区　商業地域、準工業地域、
　　(第３種高度地区)
建ぺい率　80%・60%
容 積 率　600%・300%
区域指定　都市計画区域内　市街化区域
防火地域指定　防火地域、準防火地域

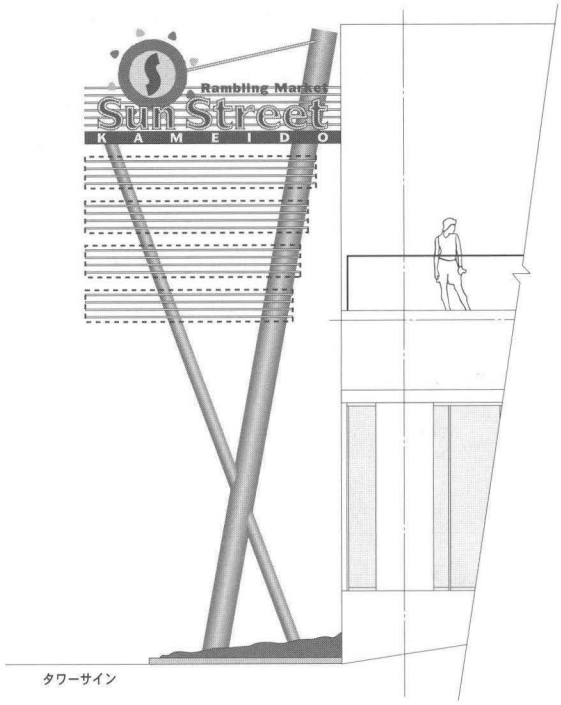
建築概要

建築面積　15,871㎡(4,801坪)
延床面積　37,855㎡(11,451坪)
建ぺい率　64.72%
容 積 率　123.50%
構造規模　店舗棟・地上２階建　駐車場棟・
　　地上５階建／鉄骨造
駐車台数　約410台
駐輪台数　約620台
工　　期　1997年２月〜1997年10月
開業予定　1997年11月７日(金)
店舗面積　20,811㎡(6,295)坪

事業計画概要

総 事 業 費　50億円
年間来場者数　1,000万人
年間売上想定　180億円

環境デザイン(サイン)



タワーサイン



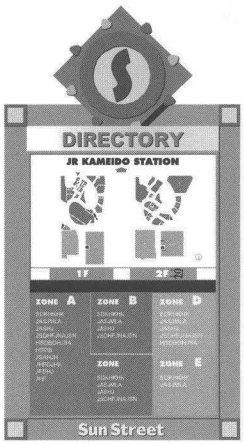
総合案内板
自立タイプ

誘導サイン

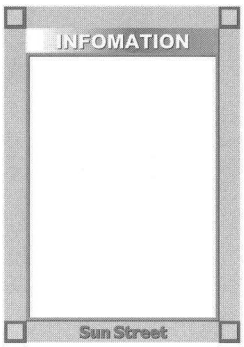




表示サイン



総合案内板壁面タイプ



ポスター掲示板

バナー



駐車場満空表示　　駐輪場表示



で、元気さ面白さと手作り感覚とを醸しだし、広場の居心地の良さの大きな要因になっています。

(3)　広場の効用

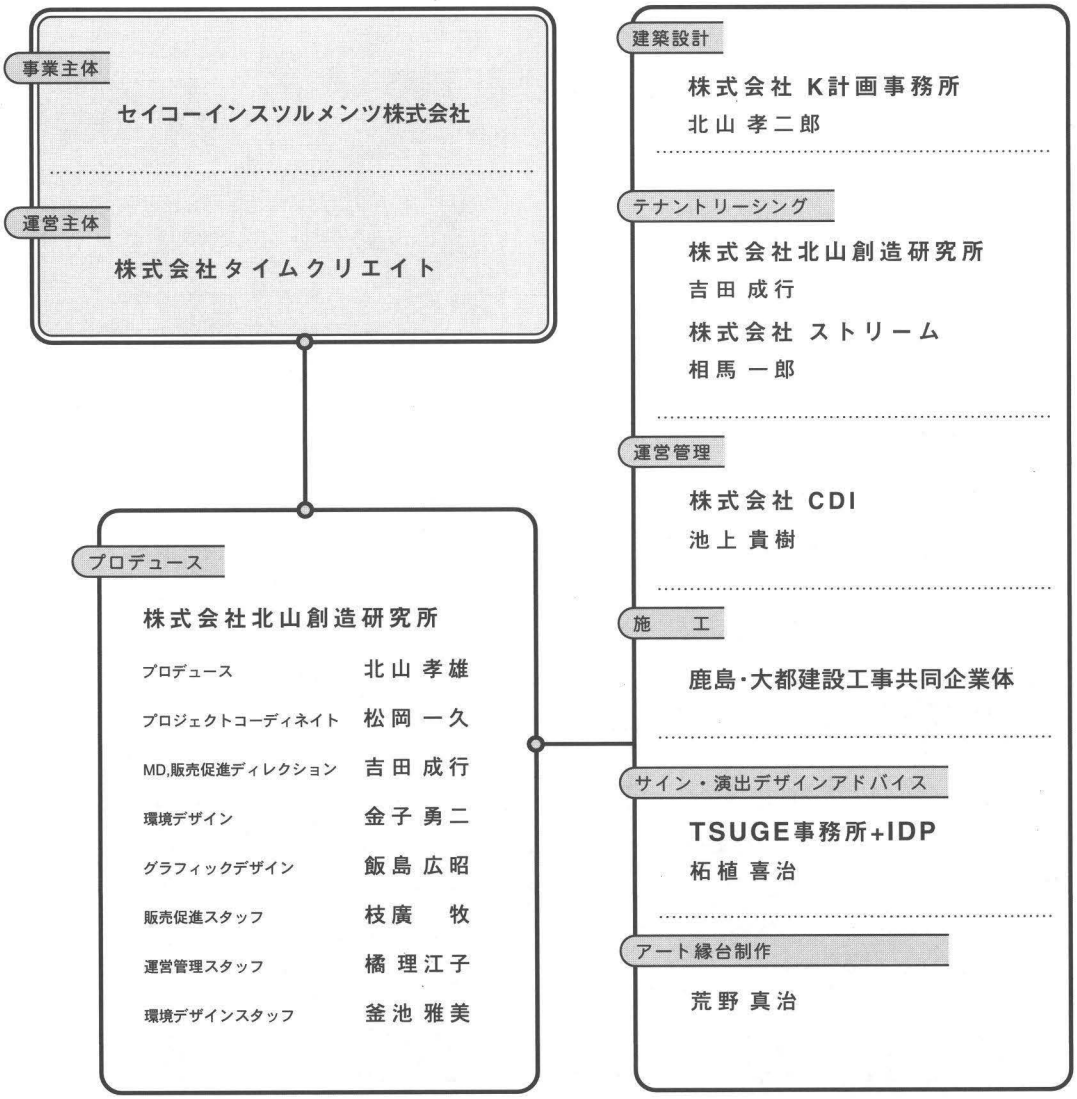
これまで広場は非採算施設として扱われ、隅に追いやられることが、多かったのですが、サンストリートでは、中央にある広場が事業面でも貢献しています。まず、この施設はオープン以来、様々なメディアに取り上げていただきました。新聞、雑誌、テレビの情報番組や、ドラマのロケにも利用され。広告代理店の試算では、その媒体効果は７億円分の広告に匹敵するとのことです。従来見なれたお金



のかかった内装空間とは異なる、心地良いオープンエア環境としての広場が訴求価値を持ったのではないかと考えます。さらにこの広場では、自主企画のイベントだけでなく様々なキャンペーンの申し込みや、ワゴンショップでの販売の依頼があります。これらは、いわば事業主側にとっては、お金のかからない集客イベントであり、(場合によっては収入があります)年間の運営費をより有効に利用できるといったメリットにつながっています。

経済環境の変化を知りながら、なしくずし的に進んでしまう事業、容積率の誘惑に逆らえず需要の根拠もなく高層化させてしまう事業、何となく建設コストがふくらみ高額賃料となってしまったためテナントが集まらない事業・・・・等が多い中、サンストリートの事業フレームを決断し、推進していった事業主体の経営感覚は、画期的であったといえます。また、建設にあたっては事業的側面からローコスト化が徹底されてきました。複雑な界隈構成を低予算で計画していった設計者の

実施体制



工夫や、施工者の努力は特筆すべきものと言えます。幸い当初の年間想定を大きく上回り、1000万人の来場者と180億円の売上げを達成できたこのプロジェクトは、このような様々な努力の積み重ねの上に成立したものだと考えます。

駅ビルでもないロードサイドショップでもないこの商業施設には、オープン以来、子供連れからお年寄りまで三世代、四世代という幅広い人達が集い、語らい、楽しい時間を共有しています。

昔、銀座界隈で見られた「銀ブラ」スタイルをもっと見近に実現できる場所として計画されたこのランブリングマーケット(遊歩市場)は、社会のグローバル化やデジタル化とは“対”をなす実感ニーズを捉えたといえるのではないでしょうか。サンストリートは日用品を売る店の集まりである従来型商店街に対して、日常生活を楽しむ舞台となる次世代商店街といえます。

サンストリートはこれからの生活インフラのモデルとなると確信しています。





東京におけるオープンカフェの立地とデザインの関係
―舞台性のある街づくり―

東京都　建設局　西部公園緑地事務所　青柳　瑞恵

1．はじめに

近年東京でオープンカフェ、オープンエアと呼ばれる形態の飲食店(以下本稿では「オープンカフェ」という)が急増している。これは欧州の都市では以前より多く見られるものだが、飲食を楽しみながら街を眺め、あるいは街行く人から眺められる舞台性を持っている。さらに街にとっても楽しそうな飲食の様子が都市景観に加わることとなっている。このようにオープンカフェは、都市を眺める視点と都市景観資源の両方を都市に増やすこととなり、都市の魅力を豊かにする。それゆえ、このように日本の今後の都市の魅力を豊かにする可能性を持つオープンカフェが、日本における先進地である東京においてどのような現状であるかを明らかにしておくことは、日本におけるオープンカフェの可能性を考え、今後の都市づくりを考える上で、多くの示唆を与えてくれる。

そこで、オープンカフェが
①東京のどのようなところに立地し
②どのようなデザインがなされているか
③立地とデザインにどのような関係があるか
を明らかにすることを目的に、オープンカフェの現地調査を行った。

オープンカフェは民営の商業施設であり基本的には都市の中における役割を公共施設のように明確に意識したものではない。またデザインも経営上の戦略によっていて個別性が高く、統一がとれたものではない。さらに日本においては、道路法により道路の占用に厳しい制約がある。しかし、先述のようにオープンカフェは都市を見る視点としての性格が強いので都市のどこにおくかということは、オープンカフェの経営上、大事な事であるので自ずと立地には一定の規則性がでると考えられるし、周囲との一体感が重要なオープンカフェでは立地を意識したデザインがあると考えられる。

2．東京におけるオープンカフェの立地

調査対象は、平成7年9月現在の東京の代表的オープンカフェ104店舗である。代表選定については都市情報誌(「東京Walker」「Hanako」等)の特集からの抽出、及び現地調査による。

立地の実際を細かく把握するために8つのエリアに分け(表－1)店の位置を把握し、エリアごとに分析した。神宮前エリアの一部を図－1に示す。

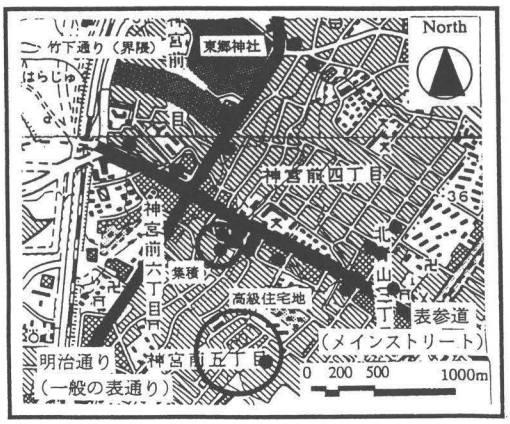
立地分析の観点は、
①どのような通りに面しているか
②都市のどのような都市施設が周辺にあるか
の2点である。オープンカフェは都市を楽



青柳　瑞恵(あおやぎ　みずえ)
1972年　東京都生まれ
1996年　東京工業大学社会工学科卒業
1996年　東京都都市計画局
1998年　東京都建設局

しむ装置と解せるので、どのようなところが都市の魅力であるのかを見ようとした。全8エリアを分析し、表－1のようにその結果を整理し、さらに東京全体の立地特性を図－2のようにまとめた。

図－1　エリア分析の例(神宮前エリア)



まずオープンカフェの立地は大きく都市と密接に関係するものと、都市と密接に関係しないものの2つに分類された。都市と密接に関係するものとは、オープンカフェの立地する通りに特徴があったり、オープンカフェの周辺に特徴のある施設があるもののことで、都市と密接に関係しないものとは、そのようなものが周辺にないもののことである。

都市と密接に関係するものの中ではさらに

表－1　エリア、立地別にみたオープンカフェの数

	神宮前	青山	麻布・六本木	広尾・恵比寿	代官山	銀座	自由が丘	三宿	計
表通り直面	7	4	7	4	7	2	0	5	36
表通り同士の角	2	1	0	1	0	1	0	0	5
表通りと裏通りの角	2	0	1	4	0	0	1	0	8
オープンカフェのある表通りから一本入った裏通り	7	2	3	1	2	0	2	0	17
その他の裏通り	7	3	7	5	2	1	7	0	32
通りに面しない	0	0	0	3	0	3	0	0	6
計	25	10	18	18	11	7	10	5	104

分類され、まず通りの性質で

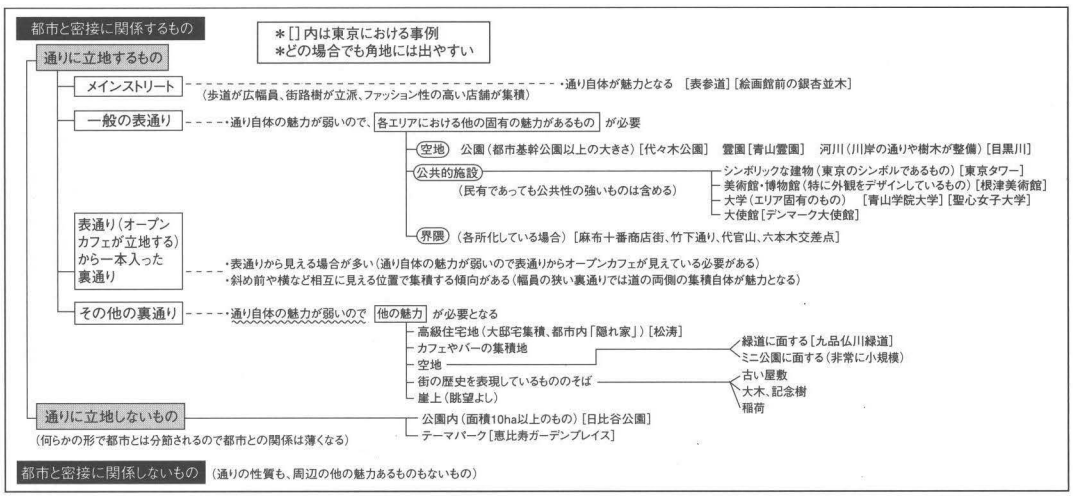
①通りとしての魅力があり、東京を代表する通りであるメインストリート

②メインストリート以外の、一般の表通り

③表通りから見える裏通り

④その他の裏通りの4タイプに分類された。また、公園やテーマパークなど通りに面しないものもあった。さらに一般の表通りや裏通りに立地するものは、通り自体の魅力が弱いので、他の何らかの魅力ある物がそばにあることが分かった。魅力有るものには図－2にあるように多様なものが抽出された。

図－2　東京におけるオープンカフェの立地の全体像



さらに表通りから見える裏通りでは、裏通りに立地するオープンカフェで人々が飲食する様子が表通りを行く人から見えるようになっているものが多く、それが魅力となっていた。また、通りと通りの角地に立地する例や、オープンカフェ同士が集積して立地する例が多く見られた。

3．東京におけるオープンカフェのデザイン

立地特性の分析を踏まえ、全てのオープンカフェのデザインを以下の4つの観点から分析した。

(1)　地盤レベルによる分類

地盤レベルの高低具合を表－2のように①グランド(街路と同レベル)、②ハイ(街路より高い)、③ロー(街路より低い)、の3レベルに分けた。グランドレベルは街と「見る見られる」の関係が対等であるのに対し、ローレベルでは街からより見られ(景観資源性が高くなる)、ハイレベルでは街をより見る(視点場性が高くなる)デザインといえる。

(2)　平面形態による分類

オープン部の平面形態を表－3のように、中庭型、前面型、前庭型の3タイプに分けた。

中庭型では出入り口が限られていることにより、外部との「見る見られる」の関係が弱く、自己完結性が強い。前面型は通りとの境界部に開閉式のガラス戸を用いることで、オープン部が外部から良く見え外部との「見る見られる」の関係が非常に良く成り立っている。また、通りに椅子やテーブルがにじみ出すことによって、通りとの一体感が強くなっている。前庭型では背後の建物が積極的にセットバックし、外部との「見る見られる」の関係だけでなく、オープン内部での「見る見られる」の関係も成り立っており、中庭型と前庭型のデザイン効果を併せ持つ型といえる。

(3)　境界部のデザインによる分類

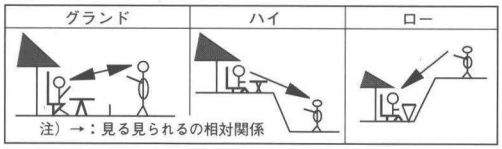
境界部には、①道路とオープン部との境界、②オープン部とレストラン部分(建物内部)との境界があるが、①は表－4、②は表－5のように分類した。境界部のデザインによってオープン内部に外部に対する隔絶性を持たせたり、オープン内部自体の自己完結性を持たせたりしていることが分かった。

(4)　立面、断面形態による分類

立面、断面形態を立面形態では他要素存在型、他要素非存在型、ランドマーク型に分けた。

他要素存在型とはオープン部分が背後の建築物や植栽等とうまく調和しているもので、街からオープンカフェを見たときにその構図が受け手には、一枚の絵のように見え、街に潤いを与えていると考えられるものである。他要素非存在型とは背後に見るべきものがあるというのではなく、建築物内部の見通しが良好であるもので、見るものにとっては外部と建築物内部が一体性を持って見え誘因性が非常に大きいものと考えられる。

表－2　レベルによる分類



表－3　平面形態による分類

	平面形態	デザイン効果
中庭型	通り	・オープンカフェの事故完結性が強い
前面型	前面Ⅰ型 通り 前面Ⅱ型 開閉式のガラス戸	・外部からオープンカフェがよく見える ・同時にオープンカフェから外部もよく見える ・前面Ⅰ型のように、オープン部分が一列の場合前面の道路との一体感が強い ・開閉式のガラス戸の場合季節によって一体感に変動がある （前面Ⅰ型は、建物がセットバックしていないもの、前面Ⅱ型はセットバックしているもの）
前庭型	通り	・外部からよく見える ・オープンカフェ内部の相互の「見る見られる」の関係が強い

注）□：室内
■：オープン部分

大木などのランドマークといえるものを持つものも見られランドマーク型とした。これは、街からオープン部へ入る人への意識がランドマークの存在によって薄れ、オープン部にいる人が見られていることを意識せずに守られ感を持つと同時に見るものへの誘因性も失わないという効果が考えられる。

(5) 調査結果とデザインタイプ

(1)~(4)までの分析結果をまとめ、その多様な形態を都市との関係という点に着目して、6つにタイプ化した。(図－3)なお、写真1~6はその実例である。

図－3のハイ型12店舗ロー型7店舗を地盤

表－4 道路とオープンカフェの境界部のデザインによる分類

道路とｵｰﾌﾟﾝｶﾌｪの境界部のデザイン		デザイン効果
仕切り無し		・オープンカフェと街の相互の視線(見る見られる感)を遮断しない ・ペーブの違いにより内部感も確保
低い仕切り	低い仕切り	・低い仕切りによって、オープンカフェと街の相互の視線を遮断しないと同時に弱い隔絶性も持つ ・街からオープンカフェを見る際に仕切りが景趣を添える
高い仕切り	高い仕切り	・高い仕切りで外部との「見る見られる」の関係を分断 ・オープンカフェの自己完結性を高める ・植栽の場合は街の緑視量を多くする 注)→:視線の動き

表－5 内部とオープンカフェの境界部のデザインによる分類

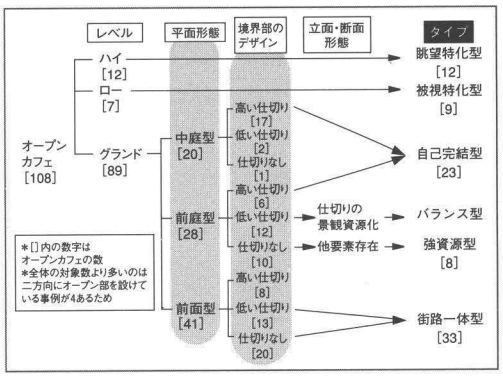
レストラン内部とオープンカフェの境界部のデザイン		デザイン効果
開閉式タイプ	開閉式の扉	・オープン時は仕切り無しと同様 ・閉鎖時は開閉不可でもガラスの場合は「見る見られる」の確保に加えて、弱い隔絶性が加わる
壁面タイプ		・オープン部分の独立性が強くなり、レストラン内部とは隔絶性が強くなる

レベルよりもオープン部分が高いと、オープンカフェからより見ることの多い眺望特化型(写真1)に逆に低くなるとより見られることの多い被視特化型(写真2)に整理した。

グランドレベルでは多様な形態があったが、中庭型、前庭型において高い仕切りを使って街との関係性を断っているオープンカフェ自己完結型(写真3)、古い建物や豊かな植栽がオープンカフェと一体に有り、その店が街の強い興味対象資源となっている強資源型(写真4)、前面型で街路との一体性が強い街路一体型(写真5)に整理された。

さらに、写真6の青山エリア「セラン」のように仕切りが煉瓦と植栽で景観資源としての魅力を持ち、さらに仕切りが程よい自己完結性をも確保し、同時に街との「見る見られる」の関係をも保つなど様々な特性がうまく一体化されているバランス型も少ないながらも存在することが分かった。

図－3 デザインタイプの分類



4. 立地特性とデザインタイプの関係

立地特性とデザインタイプの主要な関係を整理し、図－4のようにまとめた。なお、図－4における線の強弱は、その対応関係の事例の多少に比例する。

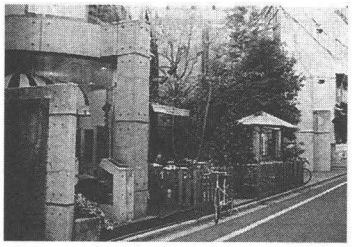
メインストリートや一般の表通りではオープン部が街路と地盤レベルを合わせ、また仕切りを設けないなど街との一体性の強い街路一体型が中心にみられ、他にバランス型や眺望特化型もあった。

一般の表通りでは、雑然とした界隈において、直接街を見ないようになっている被視特化型が多かった。

都市の「隠れ家」となる裏通りでは、自己


写真1　眺望特化型
（神宮前エリア：店名　フレンチクォーター）


写真2　被視特化型
（麻布・六本木エリア：店名　レ・シュー）


写真3　自己完結型
（神宮前エリア：店名　ブルーベアーカフェ）

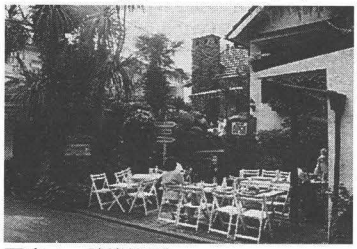

写真4　強資源型
（神宮前エリア：店名　バンブー）


写真5　街路一体型
（代官山エリア：店名　カフェドフェシェ）


写真6　バランス型
（青山エリア：店名　セラン）

完結型や強資源型が目立った。また裏通りではオープンカフェが向かい合うなどの集積がみられた。

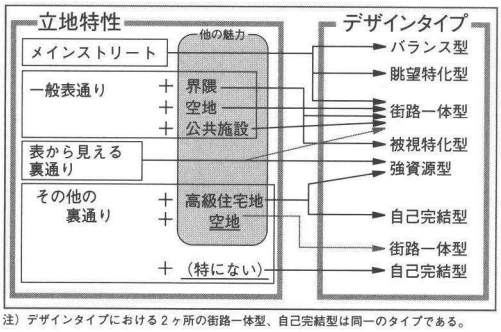
メインストリートにおいて、バランス型、眺望型、街路一体型の仕切りの多様なデザインが見られたのは、通りの魅力(歩道幅の広さ、街路樹の見事さなど)がデザインや平面形態の多様性に反映しているといえる。

一般の表通りにおいても、街路一体型が中心であったが、特に見るものの無い雑然とした場所では、オープンカフェに視点場性よりも景観資源性を強く持たせた被視特化型が見られると考えられる。

高級住宅地の裏通りなど隠れ家的なところでは、強い魅力をもつ強資源型や自己完結型が見られ、隠れ家的な立地に景観資源性の高いデザインが見られるといえる。また、裏通りにおいて周辺の土地利用に特に特徴のないところにも、景観資源性の高いデザインが見られた。

オープンカフェが集積しているところにおいては、街路一体型のデザインが見られたが、オープンカフェにいる人と街行く人との「見る見られる」の関係だけでなくオープンカフェにいる人同士の「見る見られる」の関係も通りを挟んで多方向に存在することによって、通りが独特の雰囲気を作り出し新たな名所を作り出しているといえる。

図－4　立地特性とデザインタイプの関係



注）デザインタイプにおける2ヶ所の街路一体型、自己完結型は同一のタイプである。

以上のように、東京のオープンカフェの立地は個々のデザインはそれぞれ独立して行われているものの、全体としては都市の大きな立地特性の影響を受け、立地を反映したデザインとなっているといえる。

オープンカフェは、周囲に景観資源がある場合は視点場としての性格を強くし、無い場合にはオープンカフェが自己完結型やバランス型のように外部との境界部のデザインを工夫することによって、景観資源となっている。

5．おわりに

外部との調和を図りつつ、街づくり、都市づくりを進めることは多くの自治体において民間施設に求められているものだが、現実に



写真7　オープンカフェの集積

成功している例は数少ない。そのような中でオープンカフェは、民間側から積極的に都市との「見る見られる」の関係を成り立たせ外部との調和を図っているものである。その意味では特殊な形態の建築物といえる。

しかし、地域の場所性を読み取り、それを建築物のデザインに反映させるというコンセプトや手法を導入することは、周囲と調和した街づくり、ひいては魅力的な街づくり、都市づくりを進めるにあたって有効な手段であると考える。また、我々公共施設を整備する側にあっても、街は見るもの、眺めるものであり、公共施設のデザインは街に対して多大な影響を及ぼすということを良く認識する必要があると思う。

「見る見られる」の関係が多く見られる、舞台性のある街づくりを進めることは、今後の東京の街づくりを進める上で一つの重要な課題であると考える。

半公共空間を創出する諸制度と名古屋での活用

名古屋市建築局指導部長　神谷東輝雄

はじめに

ここで用いる「半公共空間」とは、道路・公園に代表される公(役所)が所有・管理している「公共空間」と、個人住宅や店舗、会社事務所等の「私空間」との間にあって、私的所有・管理のまま一般に開放されている中間領域的な存在の空間を捉えた概念です。

社寺の境内や古い名古屋の町にはあちこちで見られた閑所なども伝統的な半公共空間と言えますが、ここでは、私所有になる建築敷地や建築物の一部で、壁面後退によるセットバック空間、中庭、通り抜け空間、広場や歩道あるいは緑地として一般の人々が利用できるように開放された空間をいいます。

半公共空間の役割としては、密集した市街地において、不足している公園や歩道空間の代替､防災的な見地からのオープンスペース、ゆとり空間の確保、緑の少ない都市部での緑化空間、建物のステイタスの向上、都市景観への寄与などが挙げられます。

日々市街地で行われている個々の建築活動に対しては、都市計画法や(以下都計法と略す)や建築基準法(以下「基準法」と略す)等が、適用されています。中でも建築に直接関わる基準法は全国一律の最低基準を定め、その基準さえ満たしておれば「確認」される仕組みになっておりますが、例外的な措置として、一定の条件の下に許可や認定によって基準の一部の適用を緩和する制度が用意されております。特に近年では幾度かの法改正があり、良好な市街地の形成のためには積極的に活用できるよう制度が拡充されてきております。その中で、半公共空間の整備に関するいくつかの制度・手法及び名古屋市における事例を紹介します。

1.総合設計制度

敷地規模の拡大を促進することにより土地の有効利用を推進し、併せて公園・広場に準じた半公共空間を敷地内に確保するよう民間の建築活動を誘導することを目的に、1970年の基準法改正により制度化されました。(基準法第59条の２)

敷地面積が一定の規模以上で、一定割合以上の空地を有する建築物について、歩行者が自由に通行又は利用できる空地(公開空地)を設けるなど、市街地の環境の整備改善に資すると認められる場合に、建築計画を総合的に判断し、建築審査会の同意を得て特定行政庁が許可するもので、容積率、斜線制限等を緩和することにより、優れた建築物の建設を誘導しようとするものです。

名古屋市では建設省の「総合設計許可準則」(1971.9.1建設省住街発第48号)等をもとに「名古屋市総合設計制度指導基準」(1986.



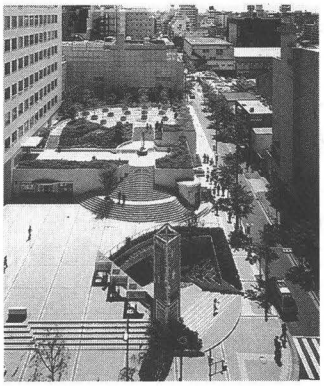
神谷東輝雄(かみや　ときお)
1968年　京都大学工学部建築学科卒業
1968年　名古屋市建築局入庁
1983年　〃　建築局住宅企画課
1993年　〃　指導課
1997年より現職

総合設計制度適用事例

公開空地による市街地環境の向上や、良好な住宅供給など、

商業系の事例

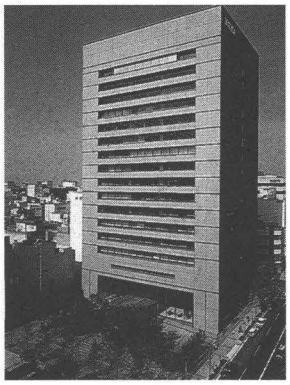
AMMNAT



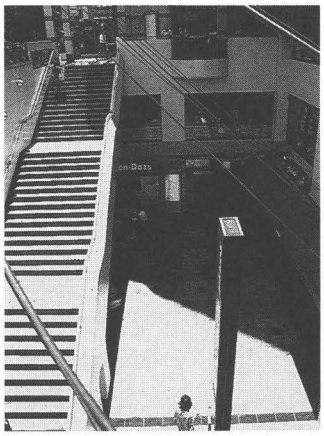
大規模な歩道状空地や変化に富んだ広場状空地が整備され、都心に貴重なオープンスペースを提供している。

瀧定本社ビル

前面の量感ある植え込みは春の芽吹き、秋の紅葉と季節それぞれに変化し美しい。通常の広場的空地ではないが、都心ビジネス街にまとまりのある緑の空間を生み出している。



アネックス

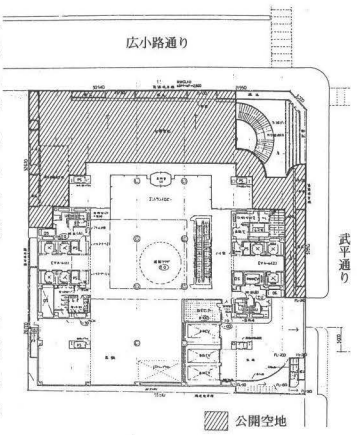


地下鉄・地下街との結節点に設けられたサンクンガーデンによる公開空地。水平方向・上下方向の通行の交流点として有効な都市空間を形成している。

中区役所朝日生命共同ビル

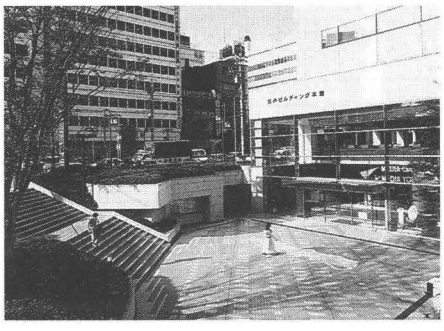
従前は老朽化した区役所庁舎、生命保険会社の事務所であったが、両者の建替時期、高度利用、地区環境整備に対する認識が一致したため、官民の共同事業として実現した。

敷地共同化により大規模な公開空地を創出したことが評価され、「敷地共同化による容積割増しの特例」を受けている。



名古屋三井ビルデイング本館

笹島の交差点に面した角地にサンクンガーデンによる公開空地を設置。歩道上の水と緑のポケットパークとあいまって良好な都市空間を形成している。



名古屋広小路ビルヂング

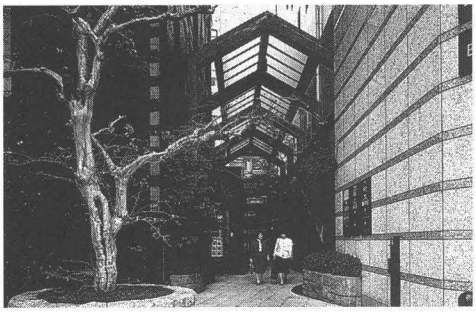
名古屋のメインストリート広小路沿いに、植栽帯と数多くのオブジェによって歩いて楽しくなる歩道状空地を整備し、街の表情を豊かにしている。



総合設計制度を利用した質の高い建築物により魅力あるまちづくりが進められています。

第３堀内ビルディング

高層ビルの間の積極的な演出により、都心の喧騒を忘れさせる独自のスペースを創出した公開空地の成功例。



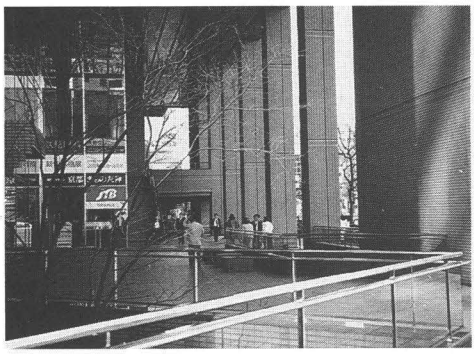
ＮＨＫ名古屋放送センタービル

広場状内部空間による公開空地の例。地下２階、地上３階に吹き抜ける大規模な公開空地は、市民プラザとして快適なアメニティ空間となっている。



日土地名古屋ビル

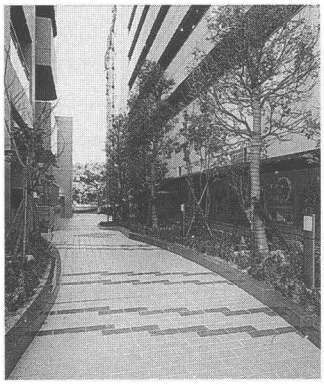
地下鉄駅と一体となったピロティ形式の公開空地。歩行者の良好なバイパスとして賑わいが創出されている。



住居系の事例

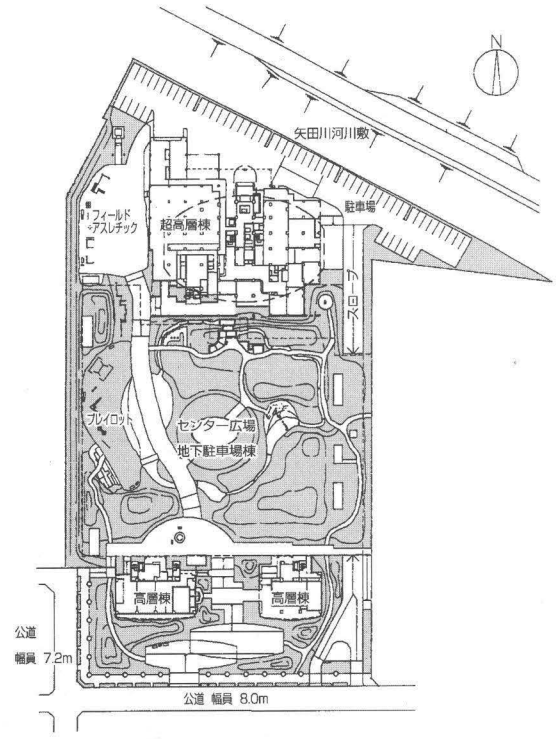
伏見ライフプラザ・シティファミリー白川

都心市街地住宅総合設計制度の活用例。通路状の公開空地を創出し、22戸の住宅を供給している。



ザ・シーン城北

市街地住宅総合設計制度を活用。庄内川・矢田川河川敷に面した工場跡地を超高層マンションとして、敷地内に13,000㎡余りの公開空地を設け、451戸の住宅を供給した事例。



4.1施行)を定め活用を図ってきました。
1989年には都心市街地における住宅供給を促進するため都心市街地住宅総合設計制度を創設したり、公益施設(社会教育・文化・福祉施設)の設置や歴史的建造物の保全、駐車場の整備、敷地の共同化による容積割増し制度など随時拡充を図ってきております。

総合設計による建築物の所有者には公開空地を適正に維持管理する義務があり、譲渡がされた場合にもこの義務は引き継がれます。

また、総合設計によって創出された公開空地には、これを示す標示板が設置され、誰でも自由に通行・利用できますが、防犯や維持管理の必要性により屋内の公開空地(ＮＨＫ、スカイオアシス、金山南)等については深夜に閉鎖することも認めております。

名古屋市では、現在までに102件の許可実績があり、図１のように都心部のビルの多くに制度が適用され、その足回り等に歩道と一体となった歩行者空間や広場状空地ができ、あるいは植栽や水景施設・オブジェの設置によって都市景観の向上、賑わい空間の創出がなされております。

２．特定街区

特定街区制度は、当初1961年の基準法改正により創設され、「都市計画上市街地の整備改善を図るため必要があると認める場合においては、改良地区、防災建築街区その他その土地の区域において建築物及びその敷地の整備が行われる地区又は街区について、指定することができる」とされました。街区単位で壁面の位置を制限することで、周囲の市街地環境の保全、確保に有効なオープンスペースを設けることを義務づける一方、高さ制限、容積率等の形態規制を適用除外としました。

この制度により、1919年の市街地建築物法制定以来百尺(31ｍ)に抑えられていた建築物の高さ制限を上回る建築物の全国第一号として、愛知県の西庁舎(高さ45ｍ)が、1965年名城郭内に竣工し、翌年には市役所西庁舎(高さ50ｍ)が完成しました。

1968年の新都市計画法により、地域地区制の一つとして位置づけられ、「市街地の整備改善を図るため街区の整備又は造成が行われ

図１　名古屋都心部での総合設計制度等適用建築物



総合設計制度
1　ＮＴＴ　ＤＡＴＡ東銀ビル
2　ＮＴＴ栄ビル北館
3　第三堀内ビルディング
4　名古屋第一ホテル
5　名古屋栄ビルディング
6　名古屋大同生命ビル
7　名古屋鴻池ビルディング
8　日土地名古屋ビル
9　電気文化会館
10　豊島ビル
11　名古屋国際センタービル
12　名古屋駅前日興証券ビル
13　名古屋三井ビルディング本館
14　名古屋広小路ビルヂング
15　アネックス
16　アムナットビル
17　白川ビル別館
18　名古屋第二栄ビル
19　安田火災名古屋ビル
20　栄サンシティービル
21　円山ニッセイビル
22　ＮＨＫ名古屋放送センタービル
23　中部電力名駅南ビル
24　瀧定本店ビル
25　大津通電気ビル
26　三井海上名古屋ビル
27　丸の内ＫＳビル
28　中外東京海上ビルディング
29　東桜第一ビル
30　ホテルプリシード名古屋内木ビル
31　ホテルセンチュリーハイアット名古屋
32　近鉄新名古屋ビル
33　十六銀行名古屋ビル
34　マルカン酢伏見ビル
35　住友海上名古屋ビル
36　伏見ライフプラザ
37　錦パークビル
38　同和火災名古屋ビル
39　スカイオアシス栄
40　野村スティツ武平通
41　ダイアパレス白川公園
特定街区
①　名古屋東京海上ビルディング
②　ナディアパーク
再開発地区計画
Ｉ　牛島(予定)

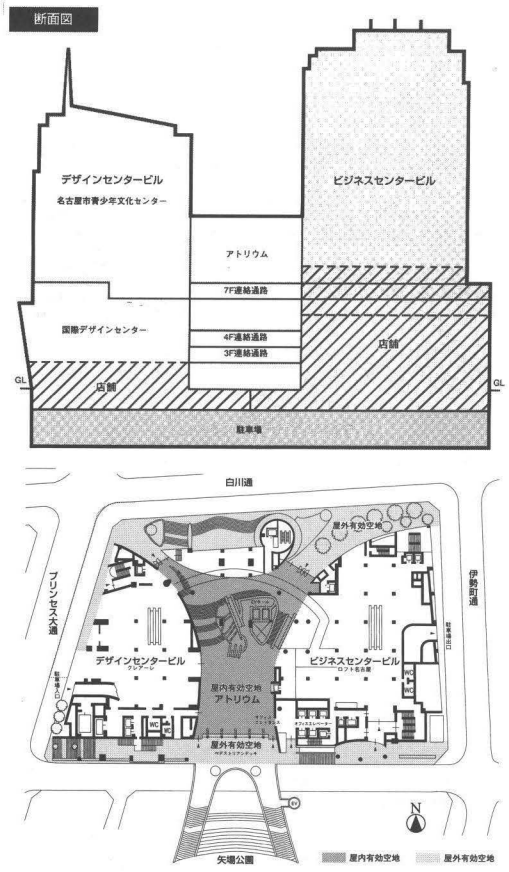
る地区について、その街区内における容積率並びに建築物の高さの最高限度及び壁面の位置の制限を定める街区」とされ、指定等の規定は都計法に移行されました。(都計法第９条第12項：現第17項)

都市計画決定手続きを経る必要があること

表－１　特定街区一覧

名　称	告示年月日	位置・建物名称・面積	容積率	高　さ
名城郭内団地第５断区	1962．9．27	中区南外堀町６丁目１番　1.1ha 県庁西庁舎	300%	45m
名城郭内団地第４断区	1964．3．31	中区南外堀町６丁目１番　1.34ha 市役所西庁舎・県市町村会館	340%	50m
	1982．9．30 (変更告示)	中区三の丸二丁目　1.34ha 市役所西庁舎・県自治センター	450%	50m
又　穂	1965．3．23	西区又穂町２丁目１番　3.3ha 公団又穂団地	220%	45m
地　下	1967．3．13	千種区覚王山通り８丁目　0.35ha 千種区役所・公団池下団地	550%	41m
丸の内二丁目	1971．11．30	中区丸の内二丁目　0.4ha タキヒョービル(現東京海上ビル)	960%	88m
栄三丁目	1993．7．26	中区栄三丁目　0.8ha ナディアパーク	900%	高層部 115m.80m 中層部 65m.45m 低層部 20m.10m

図２　ナディアパーク(壁面線断面図／有効空地図)



などから、小回りのきく総合設計制度の創設以来、東京都での超高層建築物を除いて全国的に活用件数が減っておりましたが、1984年の建設省通達を受け、地方自治体の容積率上乗せ基準に、都市再開発方針に即した市街地住宅の供給、地域の整備改善に広範囲に寄与する施設の設置、街区の整備造成と併せた歴史的建造物等の保全・修復が設けられるなど制度拡充がなされ、近年では、大丸百貨店(神戸市)、ＤＮタワー21(東京都)等の活用事例があります。

名古屋市内では６地区あり、1971年の東京海上ビル(当時はタキヒョービル)の指定以来、しばらく間があいておりましたが、1993年にナディアパークの指定がなされました。

土地信託を活用したナディアパークは、「１．屋内有効空地としてのアトリウムと屋外の有効空地の確保　２．文化的施設としての青少年文化センター、多目的ホールの設置　３．都市施設としての公共駐車場の整備」を評価し、容積率が900%まで認められております。評価に当たっての名古屋市特定街区運用基準は建設省通達「特定街区指定標準」1986.12.27を基としています。

都市計画で定める壁面の位置の制限(高度利用地区や地区計画によるものも含む)は公法上の規制であり、道路と建物間の空間は確保されますが、必ずしも一般市民が自由に通行・利用できるものではありません。しかし、特定街区の有効空地は運用基準により総合設計の公開空地と同様に日常一般に開放され、市民が自由に利用又は通行できるものであり、有効空地であることを示す表示板が設置されることになっております。

３．高度利用地区

高度利用地区は、1969年の都市再開発法の制定に伴い創設され、「市街地における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更

新とを図るため、容積率の最高・最低限度、建ぺい率の最高限度、建築面積の最低限度並びに壁面の位置の制限を定める地区」(都計法第９条第16項)とされております。

制度創設当初は、建築面積の最低限度と容積率の最低限度を規制し、斜線制限を緩和することで、敷地の統合を促し、共同化や建築物の大規模化を図る事を目指しておりましたが、1975年の改正により建ぺい率と壁面の位置の制限を加えることで、容積率が緩和されるようになりました。

都市再開発法に基づく市街地再開発事業の要件の一つに高度利用地区等であることがあり、全国でも大半が再開発事業を前提に高度利用地区の指定がなされており、本市においても14地区中、下記の例はじめ13地区が再開発事業関連となっています。

第１種高度利用地区である錦二丁目１地区(面積0.７ｈａ、容積率300%以上950%以下、建ぺい率50%以下、建築面積200㎡以上)内では、住宅・都市整備公団による第１種市街地再開発事業が施行されました。地域の人々の信仰と憩いの場となっている由緒ある桜天神社の社殿を残し、その上部の余剰容積を再開発ビル(錦パークビル)に活用するユニークな事例で、総合設計制度も道路斜線制限の緩和のため併せて利用しております。

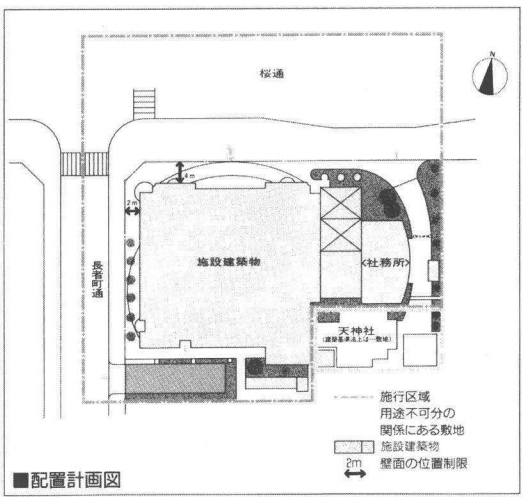
４．団地認定

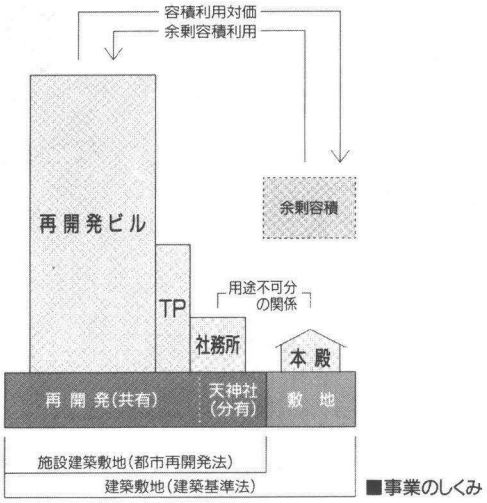
基準法の各種制限は隣地の建築物の諸条件が確定していないことを前提として、原則として１建物１敷地単位に適用されます。これに対し団地認定は「一団地・・・・内に２以上の構えを成す建築物で総合的設計によって建築されるもののうち、・・・・特定行政庁がその各建築物の位置及び構造が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める」(基準法第86条第１項)ものについては、全体を一つの敷地とみなすもので、容積率や建ぺい率などを個々に適用しなくても良いため、合理的な団地計画とすることができます。また、団地認定を受けるとともに、複数の建物をより総合的に計画し併せて総合設計制度を適用することができます。(事例：ザ・シーン城北、伏見ライフプラザ等)

これにより、多くの住宅団地で、駐車場を集約化したり、まとまった広さの公園・緑地を確保したりしております。

さらに、本年５月１日より、既存の建物の

図３　錦二丁目１高度利用地区(丸の内駅前再開発事業)





存在を前提とした団地認定である「連担設計制度」(基準法第86条第２項)が施行され、その活用により効果的な市街地環境の形成が期待されております。

５．地区計画

地区計画制度は、地区レベルでのまちづくりの要請に応え、住民の生活に結び付いた地区を単位として、建物の用途や高さ、容積率の制限などや、道路、公園の配置について、地区の特性に応じてきめ細かく都市計画として定め、良好なまちづくりを進める制度で、1980年の基準法及び都計法の改正により創設されました。

地区計画では地区計画の方針と地区整備計画を都市計画で定め、この内建築に関する制限事項については、基準法68条の２に基づく地区計画条例により定めることとしております。都市計画手続きでは届出、勧告という緩やかな規制に留まるのに対し、条例を定めることにより建築確認と連動されることができ、より確実に規制を守ることができます。

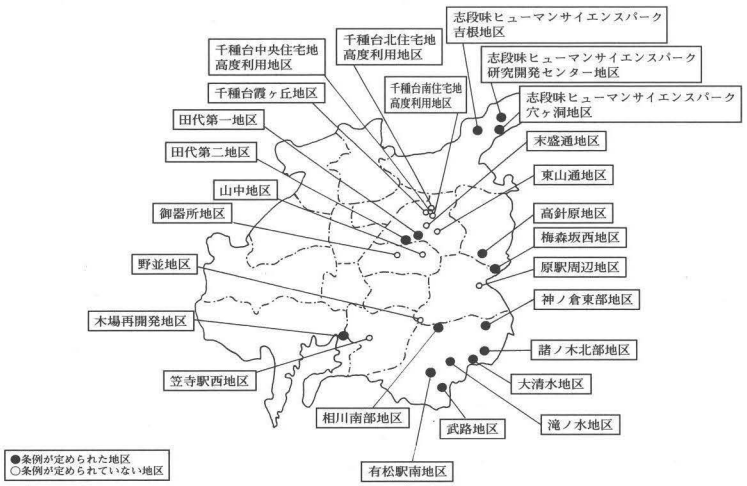
名古屋市では、建築協定地区から移行した山中地区(昭和区)が1985.10に都市計画決定されて以降、一般型の地区計画が22地区、その他の地区計画が４地区あります。

一般型の地区計画では、高さや用途の制限、道路境界からの壁面の後退の他、垣・柵の生け垣・ネットフェンス化などの規定により、住環境の維持保全を図る地区が多くあります。さらに、新規に開発がなされる梅森坂西地区(名東区)等では、地区施設として公園・緑地を設けることとした例もあります。

また、工場跡地等のまとまった低・未利用地を対象に、道路、公園等必要な基盤施設と建築物のあり方を一体的に計画し、この計画に即した建築計画に対してベースの用途地域制による一般規制を緩和することで、民間活力を誘導しつつ、土地の高度利用と都市機能の更新を図る再開発地区計画が1988年に創設されました。(地区計画の範囲内で容積率、用途、斜線の制限緩和：容積率については、特定行政庁の認定により建築審査会も不要)

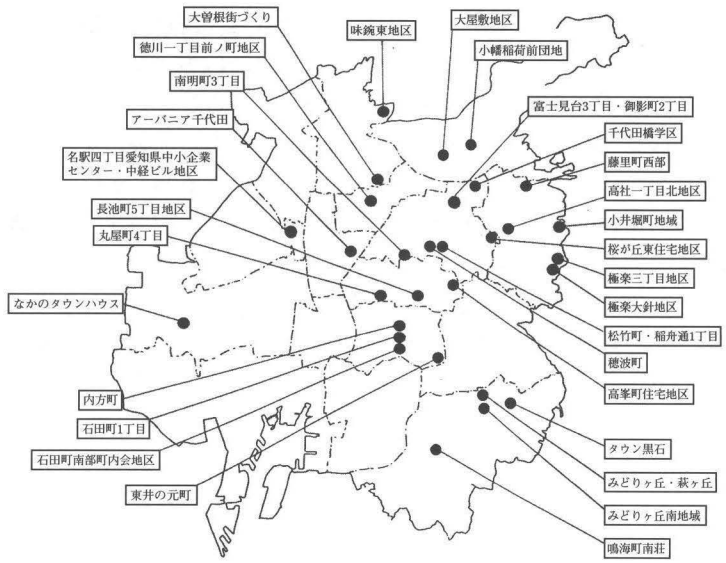
この制度の名古屋市での最初の適用地区である木場地区(港区)では、容積率緩和の認定基準に、幹線道路用地の提供、外壁の後退等と併せて、緑地面積率を入れ、積極的に緑化を誘導し、貯木場跡地が良質な高層住宅市街地化するよう図っております。２番目となる予定の牛島地区(西区、中村区)では、道路用地の提供、壁面線の指定の他、総合設計の公開空地と同様一般に公開された空地が確保される計画になっております。

図４　地区計画位置図



6．建築協定

図5　建築協定位置図



建築協定制度は、1950年の基準法制定時から制度化され、土地の所有者等が、住宅地としての良好な環境や商店街としての利便性の維持や良好な街並み形成のために、建築物の敷地、位置、用途、形態、意匠などの建築物に関する規定を、全員の合意によって取り決めるもので、基準法の規定を超えてより厳しく定めることができる制度です。

名古屋市では1977年に名古屋市建築協定条例を定め、その活用を図ってきましたが、現在29地区で協定が締結されています。全国的には、開発業者の計画による一人協定が多い中で、名古屋市では既成市街地での住環境の維持保全を目的とした住民による自主的な協定地区が多いという特徴が有ります。このことから多くの地区で建物の用途や高さなどの規制を取り決めていますが、なかのタウンハウス(中川区)のように、共有のオープンスペースの共同維持保全を目的とした地区もあります。

また、大曽根街づくり(北区・東区)でのオズ・モールのように優れた商店街の形成・維持を目的としたものや、名駅四丁目(中村区)のような商業・業務地区での事例もあります。名駅四丁目(名駅四丁目愛知県中小企業センター・中経ビル地区)の建築協定では、

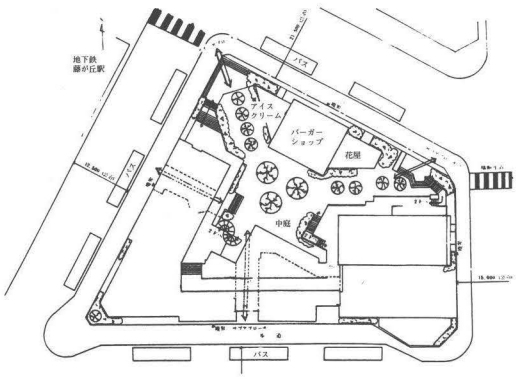


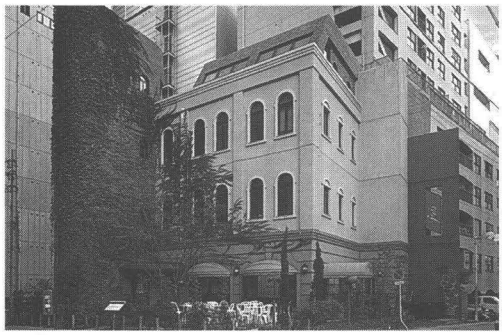
名古屋城旧郭内(官庁街)

「名駅地区のまちづくりへの提言」(1993年名駅東地区都心市街地更新計画作成調査委員会)を受け、街区内に東西に連続する快適な歩行者空間及び広場を設けるため、協調して建築を行うこと、またその維持保全に努めることなどが取り決められており(協定認可1998年5月)、現在、優良建築物等整備事業による設計費の補助を利用し、団地認定及び

総合設計制度も併せて活用するよう計画を進めております。

図6　名鉄ランブリングeffe配置図





jujo栄ビル

7. その他の事例

様々な手法・制度があることを紹介致しましたが、このような法制度の基づく手続きを利用しないで優れた半公共空間を造る事例もあります。

名古屋城郭内いわゆる官庁街においては、特定街区による愛知県西庁舎や市役所西庁舎はじめ、多くの官庁施設などが建設されてきました。この旧城郭内では、中部地方建設局、名古屋市など関係官庁により「官公地区内の建築制限について(郭内処理委員会申し合わせ事項)1956年」を定め(事務局：名古屋市計画局都市計画課)、建築計画の調整を行ってきました。この申し合わせ事項には、道路からの壁面後退、前庭の形式、緑化、電線の地中化等が定められており、当初の取り決め以来40数年を経て、緑に包まれたオープンスペースと、ゆとりを持った建築群による調和のとれた市街地環境が形成されてきました。

また、民間の建築活動では、藤が丘駅前の名鉄ランブリングeffeや千種駅前の住友生命千種ビルなど商業・業務系の建築物で任意に良質な中庭等の半公共空間を整備している事例もいくつかあります。

最近では、建物の内部空間と外部空間そして公共空間としての道路空間を有機的に活用したオープン・カフェが、都心に多く見られるようになってきました。昨年の都市景観賞を受賞したjujo栄ビル(中区)は、密集した高層ビルの間に緑と安らぎの場所を提供した好例といえます。

むすび

緑化された広場など半公共空間の役割は、街の中に、公共空間と閉ざされた私有空間だけではつくり得ない、ゆとりや潤いを生み出すこと、そして、公共空間では難しいデザインや使い方あるいは維持管理の柔軟性にあると思います。つまり街の喧噪の中にどこかほっとするような、そして、楽しくすごせる空間ができることが理想といえます。

これまで生み出された半公共空間のほとんどは、その意図通り、街に潤いを与え、多くの人々にさまざまな形で利用されていますが、中にはあまり利用されていない公開空地があることも事実です。隣接する建物や道路との関係がうまく処理されていないこともあります。また、総合設計などは、敷地単位で検討されるため、街区的な配慮が十分でない場合もあります。

建物計画段階で、公開空地がその街区でどのような使われ方をし、効果をもたらすかを十分検討しておく必要があります。さらには、

街並みの中で、公開空地とその新築建物そして古くからある建築物(歴史的建造物も含む)などとの連続性の中で、より良い都市景観をどう形成するかを考える必要があります。すでに取り組みが始まっていますが、地域的な広がりを持つ建築協定や地区計画と総合設計制度等をうまく組み合わせて活用する方法などがあります。新しい制度も創設され、その組み合わせも工夫が必要です。官民の連係プレイにより、21世紀へ優れた市街地環境をつないでいきたいものです。

ありふれた日常へのまなざし

考現学研究者　岡本信也

1．どのようにして街を見るか

「公」と「私」はひとりの人間の中で分離しがたく結びついている。職業上、ネクタイと背広姿で出かける時(公)と、家の中でジャージーを着てテレビを見る時(私)は、同一の人間である。服装は着脱することができても、人間の身体と精神は簡単に着脱できない。

公園、公衆便所、公衆浴場、公衆電話…などの用語法は、ここ百年くらいのもので、それに対応した用語に「私」が使われるようになったのは、ごく新しいと思う。むろん、人間同士のつながりとして、「義理と人情」というのはもう少し以前からあったが、それは「公」と「私」とは、ややちがうものであった。

さて、ここで書いてみたいと思ったのは、考現学採集方法による都市の観察である。そこに「公」と「私」が見えかくれしている。近年になって、街のウォッチング、路上観察、都市探検などと呼んで街を見て歩く活動が盛んとなった。これまでにも学者や専門家の間で「調査」という呼び方で見て歩きは行われていたが、近年のものは専門外の人たち、一般の市民が積極的に歩きはじめたのが特徴的である。専門家の場合はこの調査によって研究論文を書くとか、街の計画・デザインに結びつけるとか、ある意図を持っているけれど、市民の場合には散歩する楽しみ、ちょっと知的な観光旅行というものが多い。同じ見て歩きでも、前者は職業的、後者は趣味的ウォッチングである。むろん、趣味的であっても、ウォッチングを繰り返していくうちに、街づくりのあり方や問題点の発見につながる場合もあるわけで、職業的専門家が見落としていた事柄を拾い上げるときもあろう。

考現学採集は特別な専門知識を必要とせず、ペンとカメラで街を見歩くことができるもので、一般の人たちにもやりやすい。近年の街歩きウォッチングなども考現学採集に似た手法が多い。

この採集方法は大正末期、東京の街を今和次郎、吉田謙吉らが見て歩いたことにはじまる。考現学は考古学の裏返しの学問と言われるように、現代の諸現象を考古学的に観察し記録していくことで、人間の生活や風俗の事態を明らかにしようとする。(『今和次郎』川添登著、『吉田謙吉・考現学の誕生』藤森照信編など参考にして下さい。)

考古学的観察とはどういうことかであるが、たとえば20世紀の現在から、2000年先の未来を考えてみる。40世紀の社会から20世紀をながめると、現在私たちが住んでいる街はまるごと遺跡の対象となる。アスファルトの



岡本信也（おかもと　しんや）

1940年　愛知県名古屋市生まれ
1962年　名古屋工業大学窯業工学科卒業
1962年　雑誌出版社に入社し編集者
1974年　野外活動研究会で各地へのフィールドワーク
1984年　著述・編集者としてフリー
1993年　『超日常観察記』で第15回日本雑学大賞
1995年　第6回トヨタ財団市民研究コンクール「身近な環境を見つめよう」で最優秀賞

道路や高層マンション、テレビ、ケータイ(携帯電話)も20世紀の遺物である。

つまり、ありふれた日常生活・風俗にどっぷり浸り切っている20世紀的視点から、ぐいと抜け出して、現在の諸事象をもう一度別の視点から見つめ直すのだ。それは、日常の暮しや仕事を離れて旅に出る感覚に似ている。歩きながら、道はなぜアスファルトなのか、マンションはなぜ高層なのか、テレビはなぜあるのか。ケータイはなぜ持つのか…40世紀の未来人となって、あらゆるものへ懐疑のまなざしをむけるのだ。言い替えれば、子供の眼のような好奇心をもって観察する…。

考現学採集とは、「タダの人の眼」と解説する人がいたが、ふつうの人が都市というものを見たら、何が見えるかということでもある。がしかし、この「タダの人の眼」になるのが、案外難しいのである。一般の市民が「タダの人の眼」を持っているかどうか。学者が「タダの人の眼」になれるか。市民でも専門家でも、充分なれるはずだが、いざ街を歩いてみると…難しいなァと実感する。

2．路上での思索から

私自身は考現学採集を自覚的にはじめて20余年になるけれど、なるべく日常の生活に関わる事象で「ありふれたもの」を見ようと心がけてきた。たとえば「公と私の研究」で言えば、名古屋の古い木造町家群が残る地域（俗に下町などとマスコミが呼ぶ）を歩くと共同井戸、共用栓、縁台、路地、かんしょ(注1)、軒端の共同神棚（俗に屋根神様とマスコミが呼ぶもの。これは名古屋だけでなく東海地域各地にある。注2)、銭湯などを見たが、それは50年前にはありふれたものであったけれど、次第に数が減り「めずらしいもの」に変質していった。これを保存し、復元することも一方では大切な作業なのだが、こういう事物が存続できにくくした要因ー水道専用栓、家庭風呂、自動車のガレージなど個人生活の充実ー今、私たちがありふれたものと思っている方にも眼を向けなくてはならないだろう。たとえば街角に見られる駐車場(月極いくらで貸す)などは、「ありふれた光景」であるが、この荒涼とした空き地を好奇心をもって観察する人は少ない。

また、街の中の工事現場・高速道路の脇・工場の塀・オフィスビル街・ニュータウンの道路…はありふれたものであり、観察対象になるはずだが、見て歩いても感興が湧かない。

ところが、そういう所に偶然、野菜売りのおばさんや石焼き芋のおじさんがリヤカーをひいて通ると、「おっ！」と思うのである。どこからとなく客が来て立ち止まったりする。工事現場のような殺伐とした所でも、ピンク色に塗ったショベルカーをガッガッと運転しているおじさんを観察するのは面白い。昼になるとトラックの内からランチ・ジャーを持ち出して、工事脇の路上で昼飯を食べている。砂塵の中で新聞紙を敷いてたばこを喫う人もいる。真冬の路上での休息である。面白いと言うとこの人たちに失礼だけれど、働くとはどういうことなのか、考えさせられたりする。

石焼き芋のおじさんも同じである。車が走り回る道路を、リヤカーをひいて売り歩くのは危険な仕事にちがいない。しかし、殺伐とした街角に「いしやーきぃいもォ」の売り声が響くのはいいんだ、と思う。道路(公)でものを売ったり、飲食したりすると通行の邪魔やごみを出すことになったりするという。たしかにそうだけれど、整然と車や人が流れる道路（たとえばラッシュ時のオフィス街）がどんなにむなしいものか、都市生活者としての実感である。多少のごちゃごちゃ、ぐちゃぐちゃは街で生きる人たちの大切なエネルギーなのだと思う。

むしろ、問題と思うのはこのぐちゃぐちゃ感をデザイン上よくないもの、時代遅れの古

臭いもの、みにくいものと考えてきた私たちであり、それを取り除いてしまったことである。

かつて、小さな荷車やリヤカーをひいて売り歩く人たちが、街にたくさんいた。こういう人たちの路上の商い、暮らしが街をにぎやかにし、人間味をあふれさせていた。それが消滅してしまってから、その大切さがわかった。いつの時代でも人間とはこういうものか、



道端、リヤカーで「たい焼」を売るおばさん。1979年2月、名古屋市内。

と思う。

3．はみだしものの風俗

「公と私」について、もう少し道の使い方で考えてみようと思う。この前、名古屋の街角(住宅地)で「家から出たら道路、交通事故に気をつけよう」という立看板を見つけた。すごいですね、これは。多分、子供が家からパッと飛び出すので車に気をつけよう…という標語なんだが、田畑のある農村なら話は別だが、都市ならどこの家でも「出たら道路」である。室内生活が家にあるとすれば、屋外生活は道路にあるはずで、その道が車の事故で気をつけろ！と言うのであるから、人間の屋外生活はどこにあるか。これは標語を作った人にあやまちがあるのではなく、現実である。

屋外生活は家の庭あるいは公園にあるとすれば、家のわずかな庭はすでに家財道具と車庫でいっぱいであり(後述)頼るのは公園。だが公園で屋外生活を営むという文化的習慣が私たちにあるだろうか。室内と屋外生活はつながっており、連続した空間でなくては暮らしづらい。

1974年春に名古屋の西区円頓寺界隈を歩いた。木造の棟割町家群を見歩いたのだが家の前の道端にごみ箱(りんご箱式)やもの干し台、植木鉢が置かれているのに目が止まった。木製ごみ箱はすでにめずらしいものとなり、ポリバケツ製のごみ入れが多くを占め、ありふれたものになっていた。もの干し台は屋根上にもわずかに残っていたが、家の坪庭や道端、溝ふたの上に明るいブルーの鉄製パイプであった。木製丸太のもの干し柱はすでに朽ちつつあり、めずらしいものであった。で、私は木製ごみ箱、もの干し柱に出会うのを夢見つつ、ありふれたポリバケツや鉄製パイプを観察していた。

余談になるが、かんしょの中の縁台とか、共同の井戸ポンプ、掃き溜めなどは1950～60年代には、まだ見ることができたのであった。そうした戦前からの暮らしの面影が急速になくなりつつある時期に、フィールドワークの仲間たちと名古屋の街を歩き『町のフィールド』(1978年野外活動研究会刊)の小研究誌を自主刊行した。

そこでごみバケツを観察しているうちに妙なことに気ついた。家の軒先から道端にはみ出している道具が多いなあ、という実感であった。ある地域で調べると50種以上の道具類がはみ出していた。乳母車、自転車、傘、犬小屋、靴、野球バット、洗濯機、火鉢、プラスチック桶…じつに多い。

このはみだしものが多い路地を歩くと人々の暮らしのにおいがし、ほっとするのだった。整備され過ぎた街より好感が持てた。そこで、行く先々ではみだしもののある街を求めて歩いた。いちばん多くはみだす道具は植木鉢、もの干し、ごみ箱であった。この三点セットが家の前、道端に置いてあると、暮らしのに

おいが漂うのだと知った。

このことは「はみだしもの風俗」(『現代風俗1981年』現代風俗研究会・京都で)として報告した。一道端に置かれた鉢植えには、その家の住人だけでなく、道行く人を楽しませるものがある。ならば路上に「あるていど」のはみだしは許されるのではないか。つまり、半公半私の空間であると。

家(私)から出たら道路(公)とは言い切れない空間があるように思う。

4．屋外の生活を見直す

しかし、今振り返ると「半公半私」は変な用語である。公と私は一枚の紙の表裏のように分離できないものだから。その後、考現学採集を続けるうちに、村の民家の土間(室内)から続く門口や庭(屋外)は作業場であり、いろいろな台所道具、農具、漁具、工作具が散乱しているのがわかった。つまり、日本の住まい方に屋外生活というものが地下水のように流れていて、街の道端にも「はみだしもの風俗」のようなかたちで吹き上げてくる。水を汲んだり、火を焚いたり、洗濯をしたり、家事諸雑事の多くの部分が屋外で行われていたのである。

軒先に縁台を出して飲食したり、昼寝をしたりすることも40年前の名古屋にも見られた。道路(公)に私的生活が氾濫していたのである。

16世紀のフランス、人間観察者・モンテーニュを描いた本の中に——。

結局、彼等は本質的に戸外の人々であったのである。家の中にいるのは、食事のためと雨降りだけであった。生活は畑や、ぶどう畑、牧場にあったのであり、領主は狩をしながら領地を見廻ったり、市(いち)が開かれればそこへ出掛けて行く、といったところにあった。(『ミシェル城館の人　第2巻』堀田善衛著・集英社1992年刊)

これはモンテーニュの住まいを描いた中の一節であるが、日本だけでなく、フランスにおいても「戸外の人々」であったのである。

そこで道についてもうひとつ考えてみたいと思ったのは「立ち話」である。一昨年からケータイ(携帯電話)が急増したが、歩きながら電話する人がいる。どこかのベンチとか軒先でケータイすればいいものを、歩きながらしゃべっている。時々、道端でおばさんたちが立ち話をしている。長話になって座り込んでしゃべっている光景もある。昔ならば井戸端会議、路地裏の縁台であろう。

柳田国男が『明治大正史世相篇』の中で出居(でい)の衰微というものを書いている。出居とは表口で客を応待する場所、カドグチ・ミセというものである。大切な用事で訪れた客なら座敷や応接間へあげたりするが、小用で外からきた人と出合う場所が出居であり、それが消滅したのである。道端の立ち話は出居がなくなった光景であろうか。街角の喫茶店で「立ち話もなんだか失礼だから、お茶でも」と誘って入ることがある。待ち合いとしての喫茶店、この辺りに喫茶店の流行する要因のひとつがある。

余談だが、以前名古屋の喫茶店の多さについて調べたが、来客にお茶を出す習慣が古くからあること、休息、群衆の中の孤独を味わうこと(D・リースマン『孤独な群衆』参考。パチンコも同じである)などがあった。喫茶店を現代の出居として使っているのだ。

5．共有の感覚と人間観察の楽しみ

立売り・路地・はみだしもの・立ち話と、これまで軒端と道端のありふれた光景を手短に書いてきたが、これらの日常的光景は名古屋では早い時期に消滅した。むろん、今でも一部には残ってはいるが。その消滅の外的要因は名古屋空襲(注3)と自動車の普及ではないかと思っている。内的要因については個人

生活の重視と共同体の崩壊、会社中心主義と経済効率主義の生活スタイルがある。紙巾が限られているので詳しく書かないが、消滅要因は賢明なる読者に考えて頂きたい。

ただ、このようなはみだしの光景が道端にあふれ続けたらどうであろうか。つまり、路上を私物化していくという問題である。先日、道端の消火栓の支柱に宣伝用ののぼり旗が取り付けてあった。店の大売り出しとか、商業祭りの時とかに、その支柱をちょっと「借用」するくらいはいい。がしかし、年中のぼり旗を取り付けたままにし、「専用」にしてしまうのはどうか。道路は地域に住む人たちが共有するものであるから、借用する程度にしておきたい。〈私〉の生活の時は〈公〉のことを少し思い、〈公〉の仕事の時は〈私〉のあり方を考えておくのである。

借用についてふれておくと、かつて1970年に「あずかりものの思想」を語った人がいる。人間はどのくらい物をもつことができるか、ということ。敗戦後、日本は貧しかった。食を満たし、衣を満たし、豊かになろうとしてきたが、この物欲をどこまで押し進めていくだろうか、と自問する人びとがいた。家に何台もテレビがあり、車も自転車も自分専用のものを持ち、マイカー、マイホーム、衣食住の諸物すべて「所有」しないと気がすまない（携帯電話が流行し、公衆電話が消えるのも同じ）。所有することが幸福の条件という考え。がしかし、死ねば何ひとつ持っていけるわけではない。所有すると言ってみても、生きている間、わずかな期間それを使って楽しむのである。とすれば、楽しむ時間にも限度があるだろう。諸物全部を自分の所有物にしなくても借りもの、あずかりものとして楽しむこともありえよう。いささか、ストイシズム（禁欲的）の発言であるが、70年代という時代の中で聞いて新鮮であった。

道路の使い方を考える場合に「あずかりものの思想」を思い起こしてみた。ただ、だれからあずかったものか。その「だれ」が神でもなく国でもなく役所でもないのであるが、さて市民の共有であるという実感はうすい。それがかたちをもって現れるとすれば「あずかりもの」ではなくて、みんなのもの、共有というような感覚が生まれる。日本の山奥を旅していると、小さな山村の道というのは村人たちにとって共有の感覚がつよい。それは村の生命線であるし、祖先が切り開いたものという実感が村人にあるからであろう。この実感は都市住いの人には少ない。

最近、街の一角にオープン・カフェを開く店が登場している。道路側にテーブルと椅子を出して、お客にコーヒーやお菓子を出す。天気のいい日、若い男女カップルが座ったりしている。

恋人とのデイトの中で、映画にしようか、ダンスにしようか、それとも街に出て人でもながめてみようかというセリフがあったが（桑原武夫『人間素描』フランスの話です。）、街を往来する人間を観察するのは楽しい。喫茶店やレストランでも窓ガラス越しに街をながめるのは気分がよい。人が集まる街の空気にふれるのは爽快である。若者だけでなく高齢の人たち、家の中に閉じこもりがちのおじいさんやおばあさんたちにも共感できるものである。

オープン・カフェは1960～70年代の一時期にも登場したが、車の交通量が増えたり、郊外型の店が流行し、店内のエアコンの快適さに負けて失敗している。さらに人間観察の楽しみというような、のんびりした「生活の自由時間」を私たちは持たなかった。今はその様子が少し変わってきているので、増えるかもしれない。店（私）から道路（公）へつながっていく、これもはみだしものの風俗である。

前述のモンテーニュは人間観察からエセー（随筆）を書き、モラリストであったという。モラルというと外から押しつけるような印象

を受けるが、そういうものではなく、ひとりひとりが自覚して組みあげる生活の美学である。ありふれた日常の観察から、街での暮らし方や生きるかたちが見い出すことができたら幸いである。

注と解説

注1　かんしょについては会所、閑所の用字をあてる。長屋の細い路地で名古屋の中心地に多く見られた。芥子川律治著『家康がつくった革新名古屋』にその成り立ちが書かれているので参考にされたい。

注2　屋根神様については『ナゴヤ観察』野外活動研究会刊、岡本大三郎の採集報告がある。

注3　名古屋の空襲については『名古屋空襲誌全8冊』名古屋空襲を記録する会刊に詳しい。この第1号に名古屋は戦時中に京浜、阪神に次ぐ日本第三の工業地帯になっていた。そのためアメリカ戦略空軍の最重要目標の一つとされ、1944年(昭和19年)12月から翌年7月までの間、爆弾焼夷弾の雨にさらされ大きな被害を被った。名古屋市民はこの軍需産業都市に住んだだけで、あるいは軍需産業に関わったために、否応なしに空襲の惨禍に巻き込まれた(山田英彦・記)と書かれている。

サイクリングと都市の持続的発展(メルボルン)

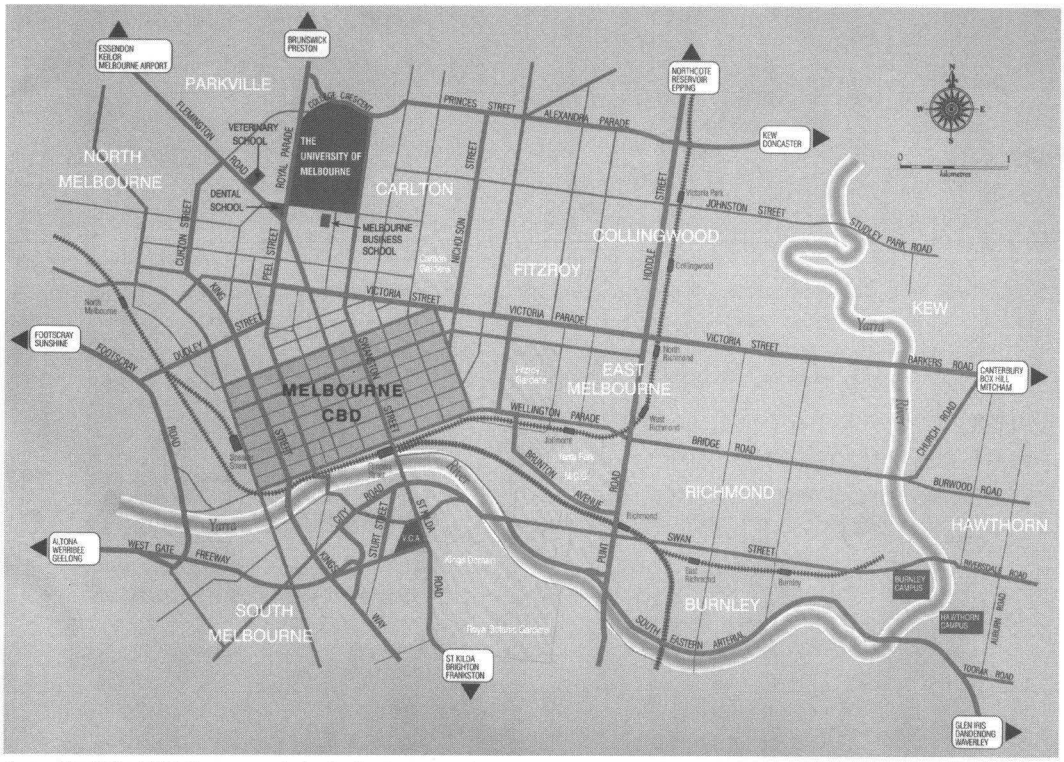
Cycling and sustainable urban development(Melbourne)

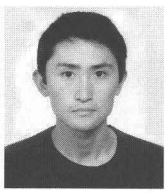
1．はじめに

都市の発展にとって都市交通は必要不可欠な要素です。近年、都市計画においても持続的発展（Sustainable Development)という概念の重要性が浸透しつつありますが、その概念の都市全体としての達成は、都市交通の持続的発展なしには、実現不可能です。

近年、環境問題への対策、又は、都市の持続的発展という観点より、都市交通の在り方そのものが、ヨーロッパや北アメリカの国々を中心に見直されていますが、中でも、自転車の交通手段としての役割は飛躍的な昇進を遂げました。自転車は、環境に優しく(Environmentally Friendly)、クリーンな交通手段といえます。また自転車利用による健康への

メルボルンの市街地とその郊外の概略図





高岸秀樹（たかぎし　ひでき）

1974年　愛知県鳳来町生まれ
1994年　豊田工業高等専門学校土木工学科卒業
1996年　佐賀大学理工学部土木工学科卒業
1998年　メルボルン大学大学院土木・環境工学科在籍

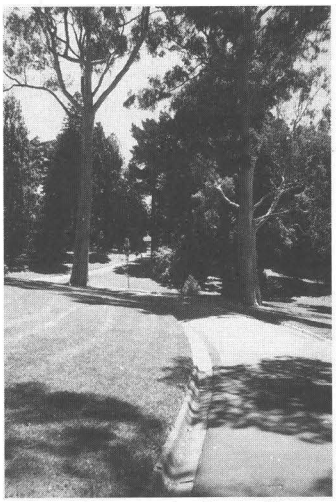
恩恵は計りしれません。しかしながら、都市交通計画の場において、自転車の交通手段としての役割は、比較的限られたものでした。その役割は他の交通機関に対する補助的な性格を持ち、そのため、都市の自転車道基盤の整備計画は、他の交通計画に比較すると『無視』されてきたといっても過言ではないでしょう。

自転車は、今日、その都市交通変革の中心を担う交通手段として位置づけられています。その様な傾向は、ここメルボルンにおいても例外ではありません。というわけで、今



緑地からみたメルボルン都心

回は主にメルボルンでの例を参考に、自転車利用者増加の鍵をにぎっているとも言える、その自転車の利点と自転車道の計画について



ロイヤルボタニックガーデンの一郭にて

調べてみることにしました。このレポートは最初に、都市としてのメルボルンの簡単な紹介に始まり、自転車交通の利点、メルボルンにおける自転車道ネットワークの計画を紹介していきます。最近の自転車利用の問題点なども織り混ぜて、最後に今後の自転車交通計画の課題にも触れていきたいと思います。

2．世界で最も住みやすい都市 メルボルン

始めに、都市としてのメルボルンを紹介します。メルボルンはヴィクトリア州の州都で、『エメラルドシティ』の名で親しまれています。またメルボルンの位置するヴィクトリア州は、その豊かな自然と緑地公園の多さから、『ガーデンステイト』として知られています。



市庁舎、クリスマスの飾り付けが綺麗です。



スワンストンストリート、街のメインストリート

そのヴィクトリア州の州都であるメルボルンは、その名に相応しく、大規模なガーデンや公園(合計650ヘクタール以上)に囲まれています。

メルボルンの都市人口は約325万人で、この数字は州人口全体の約70%にあたり、60を越える国籍、170以上の民族から構成されています。メルボルンは文字通り、国際色溢れる都市です。近年の調査によると、メルボルンは『世界で最も住みやすい都市』なのだそうです(Neale,1997)。調査は都市生活の様々な要素を考慮し、結果を出したそうですが、そう言われてみると、市内外へのアクセスは便利だし、街路の構成はゆとりがあって分かりやすいし、カフェは沢山あるし、そういう気がしないでもありません。

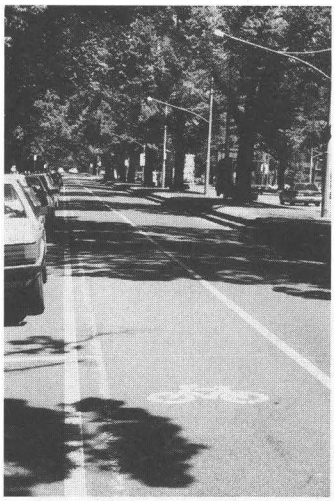
更に、メルボルンはオーストラリアの『スポーティングキャピタル』として名を馳せています。毎月、様々な国際レベルのスポーツイベントが開催されており、クリケット、オージールールフットボールを始め、世界4大テニス大会の1つでもある、オーストラリアンオープン、F1グランプリ、ゴルフなどのイベントがシーズン毎に、紙面を賑わせています。一般市民のスポーツ参加も盛んで、ヴィクトリア州に住む成人男女の77%は、何らかの形で、スポーツやレクリエーション活動に参加しているとのことです。そういえば、近くの公園には、ジョギングしている人を、ほぼ毎日見かけます。勿論、サイクリングはスポーツの一環として、老若男女問わず、幅広い人気を集めています。また、朝晩の通勤時間帯には、渋滞で動きのとれない自動車を横目に、バイクレーン(車道に隣接している自転車専用の道路)をさっ爽と駆け抜けるサイクリストをよく見かけます。



典型的なバイクレーン

3. なぜ、いま自転車なのか?

近年、都市における自転車の交通手段としての役割は、重要度を増しています。その理由は第1に、都市自動車交通に起因した広義の環境問題の悪化とそれに関連するコストの増加、第2にそれらの問題の解消に貢献できるであろう自転車の利点であると言えます。環境経済学において、環境汚染は、単にその環境への悪影響だけに終わらず、莫大なお金が掛かります。なぜなら、環境経済学は『汚染者自身が汚染被害のコストとその防止対策に掛かる費用を負担する』という考え方の上に成り立っているからです。その考え方を都市交通に応用すると、都市自動車交通は、その環境影響(例、排気ガスによる大気汚染など)に対するコストを支払っておらず、それらの費用を社会全体にを押しつけているとい



典型的なバイクレーン

うことになります。しかし、それらの社会的負担は、都市自動車交通が自転車交通に置き換わることによって、大幅な削減が可能であり、さらに、人々が自転車利用により得る健康に関する利点は、無視できない程大きいのです(Parker, 1995)。

始めに1番目の理由をもう少し説明すると、自動車交通は、人の移動や物資の輸送手段としてその役割を果たす以外に、その過程において、環境へ様々な影響(例えば、大気汚染、地球温暖化加速へのマイナスの貢献、



市庁舎前

騒音、渋滞におけるタイムロス、交通事故など)を与えています。以前は、それらの影響を、金銭価値で計量、そして評価することは困難でしたが、近年の北アメリカやヨーロッパの国々における調査と研究により、信頼性のある金額の推定が可能となりました。それらの研究は、都市圏における自動車交通の環境影響に起因する費用は多額で、ドライバー個人から支払われる税金や道路の使用料金だけで、その費用を負担することは不可能であると結論づけています。その負担しきれない費用は、政府による補助金など、つまり、ドライバー以外の人も含む社会全体で賄われざるをえないという訳です
(LaubeandLynch,1994 ; Parker,1995より抜粋)

1994年に行われた、オーストラリアにおける調査によると、各州の州都において、ドライバー1人あたり社会に対し年間約20から40万円の環境影響費用を掛けているという計算になるそうです。だから、オーストラリアの都市圏に存在する、690万台の都市自動車交通は、実に、毎年約1.3から2兆円の補助を政府から受けていることになります(VTES, 1994 ; Parker, 1995より抜粋)。

また、自動車自体、その製造から処分まで(ライフサイクル)の過程において、様々な影響を環境へ及ぼします。例えば、平均的な自動車は、そのライフサイクルにおいて、1台あたり70.1トンの二酸化炭素を大気へ排出し、地球温暖化を促進しています。ヴィクトリア



フリンダースストリート駅、待ち合わせには最適です。

州では、グリーンハウスガスの総排出量の内、17%は自動車交通によって排出されています(Winkler, 1998)。また、車の製造に必要な金属の採掘、製錬過程、自動車の動力源である石油の採掘、精製、輸送の過程でも莫大な量の二酸化炭素が排出されるそうです(オーストラリア国内における石油関係の排出量は約300万トンにも昇る)(Parker, 1995)。ついでに石油について言うと、タンカーからの石油流出による海上汚染、更に悪い時には、事故に起因する大量の石油流出による大規模な海洋自然環境の破壊の可能性もあります(ナホトカ号の事故など)。自動車道建設の際の二酸化炭素の排出量も、比較的大きなものであることは間違いありません。

自動車産業からの廃棄物も問題です。車1台が製造されるまでに、平均、1.5トンの個体ゴミ(主に、金属、プラスティック、硝子、などから構成される)が工場から排出されます。リサイクルの技術が発達したとはいえ、自動車の解体処分を廃棄物の排出ゼロで行なうことは不可能です。また、自動車の使用により生ずる廃油、洗車の際の洗剤など、環境への影響は数しれません。

次に、自転車の重要性を高めている2番目の理由ですが、自転車交通には都市自動車交通に伴うような、社会的負担は無きに等しいので、もし、都市自動車交通が自転車交通に置き換えられた場合、大幅な社会的負担の削減が期待できます。ヴィクトリア州における1994年の推定では、もし都市圏において、ドライバーだけが乗っている自動車の全てが、自転車に置換された場合、1キロメートルの走行あたり約48円の節約になるそうです。これは社会全体でみて、毎年約480億円の費用削減に値するそうです(Parker, 1995)。そのようなコスト削減の実際に起こる可能性は、今後の都市の自転車利用の増加にかかっていますが、潜在的には低くはありません。その理由の1つですが、オランダで行なわれたドライバーの行動性質に関する研究によれば、都市圏における10分以内の短距離自動車交通のうち、41パーセントは自転車で賄うことが出来ることが証明されています(Louisse, 1992; Parker, 1995より抜粋)。また、オーストラリア国内でも2005年までに、全ての自動車交通の約30%は5分以内の長さになると推定されています(VATS, 1995; Parker, 1995より抜粋)。これらの理由から、都市交通に生じる環境影響に関連する費用の削減は、今後の自転車利用の増加により、十分可能であることが分かります。


ヤラ河から見るプリンセスブリッジ


プリンセスブリッジ上の風景、ここにも自転車道のサインが…。


ヤラ河沿いに続くバイクパス、多くの人がサイクリングに来ます。

自転車はそのコスト削減以外にも、クリーンな空気の保持に貢献し、結果的に、人々の健康を促進させます。都市自動車交通において、自動車は比較的、短距離走行になる傾向があり、その際、自動車はエンジンの冷えた常態での走行となるため、通常よりも遥かに毒性の高く量も多い排気ガス(鉛、炭化水素、発ガン性物質、アスベスト等を含む)を排出します。それらの毒性物質は、自動車の排気ガスパイプ、タイヤの摩耗などから発生する微粒子に運ばれ、人々の肺の奥深くまで侵入し、人々の健康を害します。(NewScientist,

1994；Parker，1995より抜粋)。1995年の米環境庁の発表によれば、アメリカ合州国では、毎年６万人もの人がその毒性の微粒子によって命を落としているそうです。その推定をオーストラリアに当てはめると、毎年少なくとも4000人が亡くなっていることになります。悪いことに、空気中の微粒子の濃度は、2005年までに飛躍的に増加すると想定されています(Parker,1995)。

更なる自転車利用の利点は、適度な運動を日常生活の中に確保でき、健康の飛躍的増進が期待できることです。イギリスメディカルアソシエーションは、定期的な自転車の利用（たとえ、とてもユックリなスピードでも）が、心臓病などの病気を防ぐことを証明しています。また同団体は、自転車に乗ることで事故にあい寿命が短かくなる確率よりも、健康になり寿命が長くなる確率のほうが高いことを発見しました(BMA,1992)。その健康のお蔭で、老後の医療費の節約にもなります。

オーストラリアでは2030年までに、500万人が65歳以上の年齢になると推定されています（1994年の時点で、200万人)。だから、道路安全規則や身体能力の低下のため、高齢者のドライバーが減少すると考えられます。その際、現在の自動車中心の交通計画や基盤整備は、高齢者の行動範囲を狭める原因となります。一方、運転を控えている高齢者にも自転車の利用は可能です。例えば自転車先進国のオランダなどでは、80歳の高齢者が現役で自転車を乗りこなすそうです(Parker，1995)。自転車は、高齢者のための代替交通手段として、その役割を果たすこともできるわけです。



サウスバンクプロムナード

４．メルボルンの自転車利用、自転車道計画の様子

ヴィクトリア州政府の交通政策において、



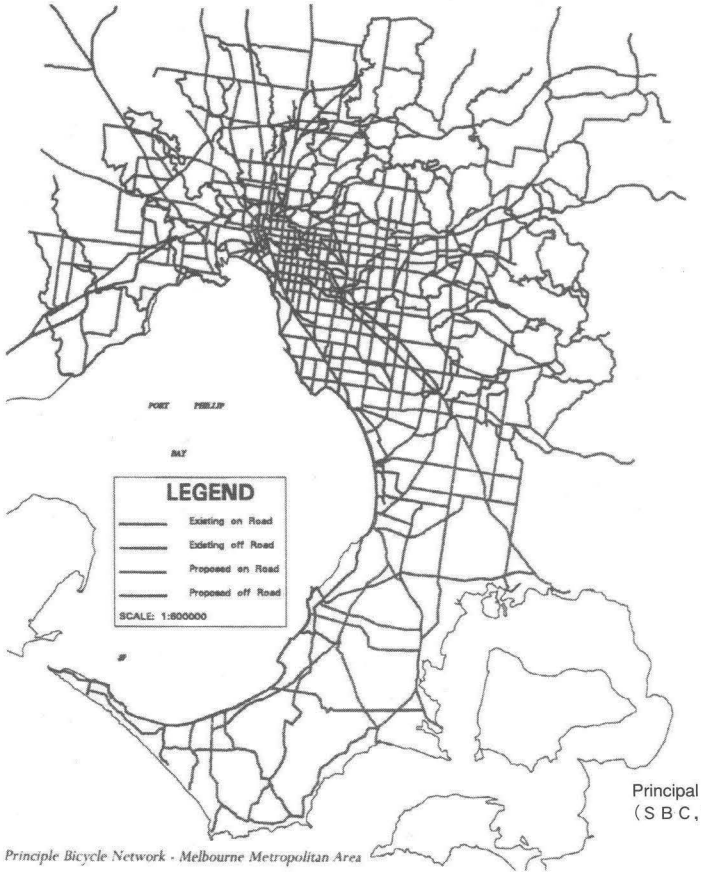
クラウンカジノ前の噴水、暑い日には水浴びが出来ます。



バイシクルラック、街の至る所にこのような設備が設けてあります。

自転車は有要な交通手段として位置づけられています。その現在の使用レベルは、オーストラリアの都市圏において、第二次世界大戦のあった1940年代の頃のレベルと同程度であるそうです。自転車は、コミュニティにも支持されています。これらの支持は、自転車道ネットワークと関連施設の発展、交通安全、そして環境問題の改善を求める、コミュニティの意志をくっきり反映しているといえます。メルボルンでは、自転車利用者の数はここ数年上昇傾向にあり、数千もの人が毎日通勤、通学に自転車を利用しています。しかし、

1994年の調査によると、都市の全通勤交通に対して自転車が交通手段としてが利用されている割合は2.1%です(SBC, 1994)。これは、ヨーロッパの都市の平均である20%かそれ以上(Winkler, 1998)という数字と比較すると決して高い数字ではありませんが、メルボル



Principle Bicycle Network - Melbourne Metropolitan Area

Principal bicycle net work(ＰＢＮ)
(ＳＢＣ,1994より抜粋)



Regional Bicycle Network - Linking Victoria's Regional Cities and Towns

Regional bicycle net work(ＲＢＮ)
(ＳＢＣ, 1994より抜粋)

ンでは、自動車で賄われている通勤交通の約30%は、通勤距離5㎞以下(自転車の利用可能な距離)であるということを考慮すると、将来的に自転車利用者の増加は可能であると考えられます。また、通勤通学者対象の自転車利用増加キャンペーンなども行なわれています("Ride to"programsなど)(SBC, 1994)。

ヴィクトリア州の自転車道ネットワーク建設のストラテジーである『Victoria for Bikes』は、ヴィクトリア州自転車協議会によって作成され、1994年に発行されました。自転車道建設のストラテジーは1994年から向こう3年間にわたるヴィクトリア州における自転車道計画の基本方針を示しています (SBC, 1994)。現在もそのストラテジーは流用されていますが、その政策は見直しの段階に入っており、現在新しいものを作成中とのことです。ヴィクトリア州自転車協議会は、様々なレベルの自転車と自転車道に関連する団体(例えば、バイクユーザーグループ、自転車産業団体、州政府の機関など)からの代表によって構成されています。更に、森林や河川の環境保全や、スポーツやレクリエーションに携わる機関なども含まれています。

そのストラテジーの中で、ヴィクトリア州の自転車道ネットワークは以下のような3つのレベルに分類されます。

1. Regional bicycle network
   (RBN;州内の都市と都市を結ぶ役割を果たす)
2. Principal bicycle network
   (PBN;メルボルン市内の自転車道ネットワーク)
3. Municipal bicycle network
   (MBN;メルボルン市、又は地方都市内の或る限られた地域における自転車ルートを担当)

その分類は、州全体、又は、メルボルンの或る地域のみをクローズアップするといったような、建設規模の大きさによって為されます。そして担当の公共機関の下、各々のレベルにおいて、ネットワークの延長と発展が推められています。現存するバイクパスや自転車用の施設は、国の交通機関発行のガイドラインに沿って、毎年アップグレード、又は、適切な機能を保つ為のメインテナンスが施されていきます。計画はただ単に、車道の外側に線を引くだけでなく、現存する自転車道利用者からの意見を自転車道のデザインや新しい施設の計画の段階で反映させるということも含んでいます。建設終了の後、担当機関や自転車道利用者が、新しい施設の評価を行ない、更なる施設の発展に役立てていきます(SBC, 1994)。最近では、GIS(Geographic Information System)を用いた、自転車道の情



自転車専用の信号、自転車利用者の多い道路に取り付けてあります。


海岸沿いに続くバイクパス(セントキルダビーチ)

報管理を積極的に勧めているそうです。

自転車道のもう１つの役割は、ツーリズムアトラクションや市民のためのレクリエーショナルアトラクションとしての働きです。毎年、メルボルン市内の自転車道ネットワークやルートを紹介したガイドブックが発行され、多くの人々に自転車道のことを知ってもらおうという努力が為されています。自転車と一緒に電車に乗ることも可能で(通勤時間



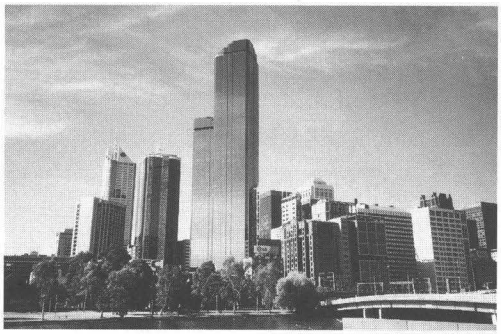
少年達は、マクドナルドで一休み。

帯を除く)、自転車に乗って出かけ、帰りは最寄りの駅まで、電車にのって帰ってくるということも可能です。この様な仕組みは、サイクリングを休日のレジャーとして普及させています。観光者のために自転車を貸出ししているお店もあります。また、自転車に乗って各地を旅行をするというツアーも、自転車関連の団体によって、年に数回計画されています。

自転車の利用は自転車産業を発達させポジティブな経済効果も期待できます。ヴィクトリア州の自転車産業は、約320億円のビジネスで、自転車とそのパーツやアクセサリーなどを含めると、総売り上げは年間約96億円にも昇ります(SBC, 1994)。つい最近大学内にも、新しいバイクショップが商売を始めました。この自転車産業の発展が、ひいては地域のレストランやカフェの売上にも貢献しています(SBC, 1994)。サイクリングの帰りにちょっとカフェで一休みという光景は、極めて一般的だからです。この様な傾向は、カフェなどのお店に、自転車用の駐車スペースやバイクラックなどの施設を設けるような動きを促進しています。

5．自転車利用に関する問題点と課題について

都市の自転車利用者の数が増加するにしたがって、様々な問題が浮き彫りにされてきま



リアルトタワー、メルボルンで最も背の高い建物、夜景が綺麗です。

した。１つは、交通安全に関する問題で、特に市街地では、自転車関連の事故が増えているそうです。都心部において、比較的ゆっくり走行中の自動車やトラムの間を縫うように走る迷惑な自転車利用者をたまに見ます(メルボルン発行の新聞The Ageによれば、彼らは通称Kamikaze Riderと呼ばれる)。また、バイクレーンは車道に隣接しているため、バイクレーンが導入された当初、そのスペースがドライバーにより、前方の車を追い越すために利用されることがよくあったそうです。しかし、そのような状況は、その後の警察のパトロールやドライバー向けの交通教育のおかげで劇的に改善されたそうです。ここで思うのは、自転車が交通手段としてその位置を確立するためには、自動車などの、自転車以外の交通手段利用者からの協力も必要ですが、自転車利用者のマナーも重要な要素であり、自転車利用者が他の交通手段の権利を認めることなしには、その目的の達成は有りえないということです。また、自転車の盗難という問題にも対処しなければなりません。実

際、大学内でも自転車や自転車のパーツ、アクセサリーなどの盗難は頻繁に起きています。

6．あとがき

これまでに述べたように、都市圏における自転車の積極的利用による利益は明らかで、それは、アーバンエリアの持続的発展（Sustainable Development）達成のプロセスにおいて重要な役割を果たしていくことになるでしょう。そして、無駄が多く、環境への負荷の大きい（結果的に費用が掛かる）都市交通政策（自動車利用一辺倒の政策）は改められるべきだと思います。それに続き、都市における自動車の利用も、天然資源の保護、環境影響の削減などの理由から、必要最小限に控えられ、それ以外の交通は自転車で補われるべきだと思います。例えば、自転車先進国オランダの持続的発展と地球温暖化とへの国家政策はとてもユニークです。オランダのアプローチの第一歩は、『自動車交通の削減』です。だから、自動車の性能の向上（例えば、自動車のデザイン、燃費、排気ガス削減）には全く興味がありません。その理由は、そのような技術的向上は、自動車利用の増加を促すからです。オランダの環境／交通計画によれば、2010年までに、1キロ当たり自動車によって賄われる交通は増加しないそうです（VORM，1992；Parker，1995より抜粋）。その様な交通政策を他の場所で突然実行に移すことは無理だと思いますが、何故そういうことをしているのかを考えてみる価値は大いに在りそうです。

持続的発展は今日の社会が取り組んでいる課題で、そのための特効薬はどこにも存在しません。上り坂でペダルを漕ぐような地道な努力こそが課題達成への最短パスであると思います。

Note：文章内の金額は全て、1.00A$（Australian dollar）＝80Yenで計算してあります。

参考文献

1．Jones, M.（1993）, Builiding Bikeways, Planning, October 1993.
2．Mathew, D.（1996）, On our Bikes?, T & CP, September 1996.
3．Neale, R.（1997）, Drawing life into the city, Landscape Design, September 1997.
4．Parker, A.（1995）, Cycling and urban travel：How much society could save by substituting bicycle trip sfor short car trips, Urban Futures, No.18, 1995.
5．State Bicycle Committee（1994）, Victoria for Bikes, Victoria.
6．Winkler, T.（1998）, Bike man's big drive, The Age, 12 February 1998.

まちづくりグループの活動から参加・連携を考える
―市民のまちづくり活動調査より―

㈶名古屋都市センター調査課研究主査　杉野みどり

1．調査の趣旨

市民が住み心地よいと感じる豊かなまちづくりは、行政のみによっては実現しない。価値観の多様化や生活スタイルの変貌、在宅福祉分野などにおける社会的ニーズの高まりを受けて、公共的な事業や分野は行政が担うべきものであるという従来からの考え方や枠組みを超え、自主的な活動を繰り広げる市民活動団体が広く認知されるとともに、その活動分野が認知されつつある。こうした多くの市民活動団体が「特定非営利活動法人」として法人格取得の途が開かれた「特定非営利活動促進法」が平成10年12月１日から施行されている。

まちづくりの分野においても、行政は、全体としての市民合意をどのような方法で、どこを対象に求めていくのか、目前の課題を事業全体のバランスの中で、いつ、どのような方法で対処していくのか、将来の計画を市民とともにどのように描いていくかは非常に重要な問題である。組織力と情報量を持つ行政は、常に「全体」を視野に事業を推進しなければならない存在であるのに対し、市民活動団体は組織としては脆弱であるが、その機動性、多様性、先駆性によって柔軟な活動が展開できる存在である。それぞれの特性と力が連携してこそ、豊かなまちづくりが実現できるものであり、まちづくりにおける市民の「参加」、「連携」はますます重要となってくる。

本調査は、こうした市民活動と都市センターがどのように連携していけるかを念頭におきながら、実際にまちづくり活動を展開している人達が何をきっかけに行動を起こし、グループ組織を立ち上げたか、まちづくりグループの活動上の問題点は何か、行政との関わりにおいてどのような問題点があるかを調査したものである。

2．調査の概要

まちづくりの具体的なケースに取り組んだり、活動を積極的に展開しているまちづくりグループについて、どのような人が、何をきっかけにして、どのように活動を展開してきたのかを個別にヒヤリング調査し、その活動の中心となってきたリーダー達から、まちづくり活動を展開してきた中で、どのような問題点があったか、どのような条件整備が必要であるか等について意見聴取した。

また、先進的な活動事例として、東京都世田谷区のループ「ねこじゃらし」の活動や東京都世田谷区都市整備公社「世田谷まちづくりセンター」等の取り組みについて調査した。

そこで、以下にその調査結果の要点をまとめておく。

2－1　浮かび上がってきたまちづくり活動の三要素

(1)　リーダー的な存在とこれを取り巻く応援団

各グループの参加メンバーをみると問題意識を活動につなげていった人達を中心に、この動きに呼応して行動を共にしていった人達の存在が浮かびあがってくる。中心となった人を支援する応援団の存在がグループとして

の活動につながったようだ。問題意識を持って立ち上がった人が、同一主旨で活動を行っている人達に関する情報を持っているか、あるいはすでに何らかの活動を通じてネットワークを培っているかが重要である。

表1に、調査から得られたグループ別のリーダー的存在とその応援団要素を持つ団体をあげておく。

表1

グループ名	リーダー	応援団
昭和区民の憩いの場・あそび場をつくる会	子どもの遊び場について問題意識を持った母親と園児の遊び場を探していた保育園の園長	地域の母親や保育園の父母達のパワー
天白公園をつくる会	市の公園整備案に問題意識を持った天白公園予定地内居住者の一人	子ども文庫等の活動や地域での様々な活動を通して培ってきたネットワーク
夢塾21	築地ポートタウン21まちづくりの会副会長	夢塾21の母組織である築地ポートタウン21まちづくりの会の存在
六郷北まちづくり協議会	地域コミュニティで熱心な活動をしている区政協力委員長	町内会や子供会、コミセン運営委員会等の地域組織の存在

(2) 活動費

表2で示したように、夢塾21や覚王山商店街振興組合・街づくり委員会の場合は、資金面においても母組織である商店街の存在が大きいようであるが、ほとんどのグループが会員自身の負担により活動を進めている。リーダー的な人達の話の中からも活動費の捻出が課題であるということが伺われた。とくに、

表2

グループ名	活動資金
昭和区民の憩いの場・あそび場をつくる会	名古屋市のみんなのアイデア公園整備事業としての取り組み 会費制 寄付
天白公園をつくる会	・会費制
夢塾21	母組織である「築地ポートタウン21まちづくりの会」運営費
六郷まちづくり協議会	名古屋市の大曽根北密集市街地整備促進事業による助成 会費制 公園整備後の維持運営管理はコミュニティセンター維持活動費の範囲内
覚王山商店街振興組合・街づくり委員会	商店街振興組合の青年部としての活動 街づくりマップを作成して協賛店としての寄付を募る

表3

グループ名	専門家の応援	行政との連携
昭和区民の憩いの場・あそび場をつくる会	ワークショップの開催については、知り合いの大学助教授による指導があった。	名古屋市のみんなのアイデア公園事業としての整備であり、公園整備案づくりなどの住民の取り組みに対する、市職員（担当技師)の熱心なアドバイスがあった。
天白公園をつくる会	リーダーの人的ネットワークや活動を通してのネットワークによる、専門的な知識や経験を有する人達の応援や指導があった。また、会員自身にも様々な専門知識や経験を持った人が存在した。	
夢塾21	名古屋市の福祉のまちづくり事業としての公園の整備に取り組もうという動きの中で、市の職員やコンサルタントがメンバーとなってワークショップ等の指導、助言をした。また、大学教授等を招いて勉強会を開いた。	
六郷まちづくり協議会	コンサルタントによるワークショップ等の指導や大学教授の指導、大学研究室学生の応援があった。	
覚王山商店街振興組合・街づくり委員会	マーケティング・コンサルタントを講師に招いて勉強会を開催し、その後も活動の方向性に対する指導を受けた。	
オアシスの森づくり	名古屋市の事業としての市職員の取り組み。雑木林研究会や自然観察指導員などの指導のもとに、実地に作業体験(雑木林の育成管理作業)する講座の開講	

提案型の活動を行っているグループは、行政に対する批判団体ととらえられがちであるため、その抱える資金問題は大きい。

(3) 専門家の応援と行政との連携

表３から明らかなように､どのグループも、大学教授やコンサルタント、専門的な知識や技術を持った人達の支援を得たり、または行政職員との連携によってその活動を大きく展開している。とくに、地域住民の意見やグループメンバーの意見を公園整備の案づくりに反映させていく過程に専門家の役割が大きかったようである。

このように一人の市民が暮らしの中から抱いた問題意識を、グループ組織やまちづくりの活動につなげていく過程で、各グループ活動に共通しているのは、「リーダーとこれを取り巻く応援団の存在」、「活動費」、「専門家の応援や行政との連携」の３つ要素といってよいだろう。

2－2 ステップアップするまちづくり活動

各グループの活動状況をもう少し詳細にみてみよう。(表４参照)

活動状況をグループメンバーに知らせたり、地域の住民にグループの活動主旨や取り組み状況を知らせるために、ニュースを発行して配布したり、多くの人の意見や参加を募る手段として、ワークショップやイベントを

表４

グループ名	ステップアップ方法
昭和区民の憩いの場・あそび場をつくる会	・アンケート 公園の基本形各方針(テーマ)を知らせるためと地域住民のアイデア募集時に実施 ・ワークショップ デザインゲームによる公園模型づくり ・造詣物製作 花壇壁やベンチ等の絵タイル製作 ・地域行事への参加 福祉まつりに参加し、パネル展示により会の活動ＰＲ ・ニュースの発行
天白公園をつくる会	・参加型の行事開催 天白公園の自然に親しむことのできる、四季折々の行事を企画。周辺住民にも広く呼びかけ、公園のあり方を考えるきっかけとする ・地域事業への参加 社会教育センター(現：生涯学習センター)主催の企画の一部を担当。また、区民文化祭にてパネル展示して会の活動を発表 ・ニュースの発行
夢塾21	・ワークショップの開催 タウンウォッチング実施し、旗揚げアンケートにより意見を出し合う ・ニュースの発行
六郷北まちづくり協議会	・アンケートの実施 コミセンまつりに参加した人を対象に「どんな公園を希望　するか」についてアンケートを実施 ・ワークショップ・参加型行事の開催 公園探検隊(他公園の良い所、悪い所探し等)、絵画コンクール(どんな公園ができたらよいか)、公園プランづくりをコミセンまつりやクリスマスパーティ等の行事と組み合わせての実施 ・絵タイルづくり、透過性舗装のデザイン ・コミセン新聞「六郷北だより」
覚王山商店街振興組合・街づくり委員会	・マップの製作、配布 覚王山付近のマップ製作、商店自慢の“一店逸品”紹介を地図に掲載 ・行事開催 秋祭りを日泰寺参道にて開催し、フリーマーケットやアイデア企画の実施
オアシスの森づくり	・柴刈り大会 間伐、下草刈りを実地に体験しながら雑木林の維持管理法を学ぶイベントの実施 ・雑木林インストラクター養成講座 入門編、年間編を開催し、関心のある市民を募って雑木林の維持管理について学ぶ体験型の講座

開催していることが判る。ニュース・チラシの発行、アンケートの実施、ワークショップの開催、参加型行事の開催を通して、順次まちづくり活動をステップアップしている様子がわかる。

3．まちづくりにおける連携の形

以上みてきたように、まちづくりグループは各々のテーマに対し共通の問題意識を持った人達が集り、柔軟でエネルギッシュな活動を展開している。しかしながら、特定の問題意識を持って立ち上がったグループが地域の中でその声を大きくしていこうとする段階にあっては、町内会等の既存の地域組織と良好な関係をつくっていくことが容易ではない場合がある。まちづくり活動自体が政治的な活動ではないかといった懸念の声が当初上がったりもしている。ただ、天白公園の例にあるように、グループ活動の輪が広がりその実績が外部に知れわたるにつれ両者の歩み寄りが実現するようだ。

一方、六郷北まちづくり協議会ように、地域組織を基盤としながら課題解決型の柔軟な活動を展開したり、町内会や子供会などの地域組織をメンバーの中に組み入れていくことによって、地域に根ざした活動を当初から展開している夢塾21のようなまちづくりグループもある。

また、昭和区民の憩いの場・あそび場をつくる会や六郷北まちづくり協議会では、市の担当職員が住民の中に入ってアドバイスをしたり、行政側の条件を提示しながら住民の意見を引き出したりして、住民と行政のキャッチボール役をこなしていた。

このようにまちづくりにおけるまちづくりグループと既存の地域組織そして行政の関わり方は様々であるが、対決型より、当初から共通の場で話し合うとか、参加して相互に補完しながら共同で事にあたるという図式の方がより適切な連携のように見える。当初は対決的であった場合であっても、区役所などの第三者的な存在が介在することによって話し合いの場が何度か設けられれば、よりスムーズに連携することができたのではないかという声が聞かれた。

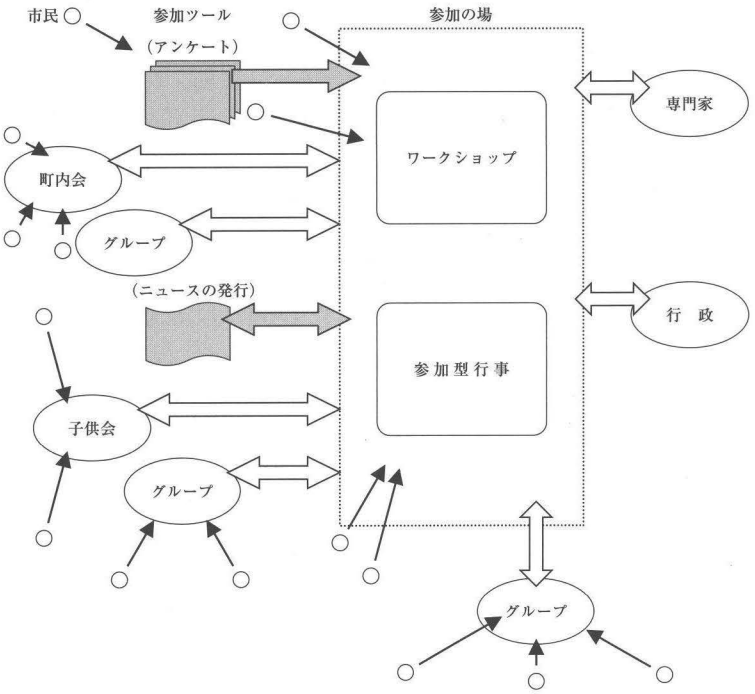
まちづくりとグループ、地域組織そして行政の人達もそれぞれに相手の立場を理解し合うような「場」が必要のようだ。

4．－ネットワーク型のまちづくりに期待する－

六郷北まちづくり協議会、昭和区民の憩いの場・あそび場をつくる会、覚王山商店街振興組合・街づくり委員会では、地域の公園整備をテーマの核としてワークショップなどの場で地域住民の意見を集めたり、町内会や子供会などの地域コミュニティ組織をグループのメンバーに取り込むことにより、多様な層の住民意見や参加を得ている。また、六郷北まちづくり協議会では、コミュニティセンター祭りなどの参加型行事とワークショップを組み合わせることにより、地域住民が参加しやすい場の提供に工夫をしている。

このようなやり方は、行政が地元説明会などで、計画を一方的に説明して住民の意見を聞くというのとは異なり、ワークショップなどで住民は自分の考えを具体的に展開することができ、主体的なまちづくり参加を促すきっかけとなる。まして、このワークショップなどの「場」に、まちづくりグループの人達や地域組織の人達、そして行政や専門家の参加を得れば、計画の内容も向上し実現性の高い計画が構築されていくことになる。まさに、従来の一方通行型のまちづくりから、様々な立場の市民、地域組織が、ある課題に対して、いろいろな局面において行政のみならず、お互いに交流、連携していくネットワーク型まちづくりへの転換が求められるといってよいだろう。

ネットワーク型
テーマ：(○○公園の整備)を中心としたネットワーク



そして、世田谷まちづくりセンターが行政に対する批判的な存在になりがちな市民意見を提案・実践型に転換させるファシリテーターとしての役割を務めるとともに、市民、行政、専門家とのコーディネート役を果たしている事例ー「ねこじゃらし公園」「北沢川緑道」は、都市センターに求められる１つの大きな役割を示唆するものといってよい。

市民と行政とのパートナーシップの関係を具体的な形にしていくための仕組みや実践方法を探るためには、まず身近な課題から「やってみる」ことがまず必要である。

[参考資料]
名古屋市内の調査対象グループとその活動概要等をとりまとめておく。

昭和区民の憩いの場・あそび場をつくる会	地域に子ども達の遊び場がないと問題意識を持った母親と保育園園長が公園の設置を求めて立ち上がり､周囲に呼びかけて会を発足｡署名活動や請願活動を通して公園設置を実現する。地域住民の参加によるワークショップ等を開催するなどして計画段階から公園の整備に取り組み、工事段階においても花壇壁等の絵タイル製作をするなど､住民手づくりの｢台町ふれれあい公園｣を完成させた。
天白公園をつくる会	市が発表した天白公園の整備計画案に疑問を感じた予定地区内の住民の一人が会を発足。現状の地形や自然を生かした公園の提案活動を続け、市の整備計画案が一部見直された。
夢塾21 (築地ポートタウン21まちづくりの会)	築地地区全体のまちづくりを考える、地元商業者の組織「築地ポートタウン21まちづくりの会」と学区連絡協議会のメンバーを中心として、福祉及び景観の観点からまちづくりを研究しようと会を組織した。市の「福祉のまちづくり事業」の一環として取り組まれることとなった稲荷公園の再整備計画に､ワークショップ等を開催して地域住民の意見を盛り込みながら取り組むこととなった。
六郷北まちづくり協議会	大曽根北密集市街地整備促進事業で用地が確保された公園を整備するにあたって、区政協力委員長が中心となって地域住民で協議会を組織し、ワークショップ等を開催して公園づくりに取り組んだ。
覚王山商店街振興組合・街づくり委員会	覚王山商店街振興組合の青年部が中心となって会を結成。覚王山の街の魅力を引き出して商店街全体の活性化を図っていこうと覚王山マップを作成したり、日泰寺参道でお祭りを企画するなどの活動を積極的に展開している。
オアシスの森づくり事業 (オアシスの森クラブへ発展)	都市計画決定後長期間未整備のままになっている大規模公園・緑地の一つ「相生山緑地」で、区域内の一部民有樹林地を市が借り上げることにより樹林地等の保全と活用を図る「オアシスの森づくり事業」が実施されている。この事業では、市民の参加によって樹林地の維持管理や林床管理が行われており、雑木林インストラクター養成講座等の受講者を中心として「オアシスの森クラブ」が結成された。市民グループ｢オアシスの森クラブ｣は雑木林の手入れなどの活動を展開している。

編集後記

今回取り上げましたセミパブリックな空間は、公共施設と民地の狭間の空間をテーマとするという意味では、比較的明確なのですが、取り扱う内容については非常に幅広いものであったと思います。敷地のオープンスペースやパサージュ(通り抜け空間)、アトリウムなど建築空間の中での不特定多数の人の集まる空間、さらには、都市ホテルのロビーなどのように来訪者に親切な空間までも含まれると思います。そして、このような空間は、公共施設とはひと味違って、民間において人を集めたり、楽しませたりする目的で創意工夫をするため、非常に魅力的な空間となる可能性を持っています。都市の魅力を探るひとつのポイントであると考えられます。

今回、取り上げた事例は限られたものでありましたが、全体として共通していると思われたのは、次のようなことでした。

このセミパブリックな空間は、歴史的に見るとむしろ過去において、都市の中で人々の知恵として自然的な形で存在していたこと。(名古屋市内においても「かんしょ」と呼ばれるコミュニティの空間がありました。)そして、公と民の境界を明確にしようとする現代都市において、むしろ希少な空間となってきていることです。しかし、現代の都市生活の質を高めていく上でも、このセミパブリックな空間は非常に重要であるという認識から、過去から残された共有地の保存活用を図ったり、あるいは、新しく計画的、意識的に作り演出し、都市の魅力づくりに大きく貢献していこうという取り組みがなされていることです。都市のアート空間づくりや、オープンカフェなどもこのセミパブリックな空間を彩る仕組みとなるものと期待されます。

今回取り上げさせていただいた先進的な考えや事例が、今後の豊かな都市空間づくりに何らかの参考になれば幸いです。

アーバン・アドバンス　NO.13

1999年3月発行

編集・発行
財団法人　名古屋都市センター
〒460-0023　名古屋市中区金山町1丁目1番1号
Tel：052-678-2200
Fax：052-678-2211

印刷　長苗印刷株式会社

表紙・グラビアデザイン　temple

アーバン・アドバンス既刊

● 特集テーマ ●

創刊号	まちづくり、名古屋からの発信
2号	まちづくりと国際協力
3号	まちづくりにおける公民パートナーシップ
4号	都市景観
5号	広域都市圏
6号	都市のイメージ
7号	情報化と都市
8号	都市環境
9号	都市交通
10号	都市再開発
11号	都市と地下利用

アーバン・アドバンス　前号

【第12号　特集／新たな公共空間の活用】

世界の公共空間と公共性の意義	東京大学	村尾　修
21世紀の道路を考える	建設省中部地方建設局	村松　千明
にぎわいと親しみのあるウォーターフロント空間	運輸省第五港湾建設局	小澤　敬二
河川空間の使い方	中部地方建設局	松原　誠
都市部における道路交通空間の新たな利用方法	愛知県警察本部	筒井　勝昭
歩行者空間のデザイン	(有)宇川建築計画事務所	宇川　民夫
地球を彫刻する	アーキテクトファイブ	川村　純一
新しい京都駅ビル	京都駅ビル開発(株)	内田　重行
阪急宝塚線豊中市内高架下空間の有効利用について	豊中市役所	鉾井　芳彦

Urban Advance
No.13 1999.3



Nagoya Urban Institute