

2017年12月6日（水）19～21時@ヒカリエ8F/COURT

都市想像会議

第12回「道のデザイン×都市」

ストリートデザインは進化するか？

登壇者：

太田浩史（建築家）

渡邊浩司（国土交通省都市局街路交通施設課長）

ファシリテーター：

左京泰明（シブヤ大学学長）

紫牟田伸子（編集家／プロジェクトエディター／デザインプロデューサー）

紫牟田：シブヤ大学都市想像会議第12回のテーマは「道のデザイン」です。歩く人への配慮、認知心理を利用した横断歩道、歩車分離に加えて、まちを楽しむ工夫などなど、世界の「道のデザイン」は どうも変化しているようです。

本日は、ゲストに国土交通省都市局街路交通施設課長の渡邊浩司さんと建築家の太田浩史さんをお迎えし、世界各国の最新道路交通のデザインを見ながら、東京、そして渋谷の道のデザインのこれからを考えたいと思います。

先ほどおふたりに「道路」と「街路」はそもそも概念が違うんだとうかがって、「えっ、違うんだ！」というところから、私はもうわかっていないということがわかりました。なので、「道」ってなんだろうというところから始めていければと思います。

まずは渡邊さんのお話をうかがいたいと思います。よろしくお願いいたします。

道路と街路の思想

渡邊：ご紹介いただきました、国土交通省都市局で街路交通施設課課長をしております渡邊です。

私はもともと建設省に入り、そこでまちづくり、といってもいろいろありますが、どちらかというところインフラ、いわゆる都市の基盤をつくるほうのまちづくり——いわゆる土木系の都市計画を中心にやってきました。直前まで豊島区に出向して副区長をしております、ずっと池袋のことを考えていたので今日はアウェイ感満載です（笑）。

現在の仕事は国土交通省ですが、そもそも「街路交通施設課」とはなにか、なぜ「都市局」に街路交通施設課があるのかということ。実は国土交通省には「道路局」というところもあります。でも道路局には街路課はない。道路局にあるのは国道とか高速道路です。なぜ街路が都市局にあるのか。そのへんも含めてお話をしていきたいと思います。

「街路」ってなんでしょう。「街路」という言葉はみなさん聞いたことがあると思いますが、道路となりが違うのかと思われるでしょう。これは私の個人の感想……あ、今日の話は、国土交通省の人間が喋っていると思わないでください。基本的に私個人の街路についての考え方を話したいと思っています。

これは道路のイメージ（次頁上）ですが、道路というと、田舎の道とかトラックがいっぱい走っているとこういうイメージがあるのではないのでしょうか。悪気があって言っているんじゃない（笑）。

一方、街路のイメージ（右下）は、なんとなくまちなかで街路樹があって、両側にまちなみがあり、いろいろな人が歩いていて、いろいろなイベントが行われていて、佇んでいる人がいたり、小さい子がいたり……背景まで緑にしている意図的なものを感じられますが、別にヘンな意図があるわけじゃありません。でも、街路というのはこういうものではないかとみなさんイメージされるのではないかと思います。

「街路」をウィキペディアで引いてみると、「街路とは市街地の道路である」と書いてあります。「ストリート」「アベニュー」といったほうがわかりやすいかもしれませんね。あとは「歩道」でしょうか。

街路課というと必ず「街路樹をやっているんですか」と聞かれますが、街路樹は街路の一部です。街路はまちなかの道のことで、行政的には都市計画道路を整備するのを「街路事業」と言っています、これが道路局と都市局街路課の仕事の違いです。つまり都市計画道路を整備するのが街路課なんです。

「街路」と「道路」は根本的に違います。スタートラインからして思想が異なっています。100年前、1919年に「道路法」というのができました。その時に道路の構造を決める「道路構造令」が決まり、あわせてまちなかの街路については「街路構造令」が定められ、「道路」と「街路」の双子の構造令ができたんです。

街路構造令にはどのようなことが書いてあるかといいますと、このスライドにもいろいろな断面がありますが、街路樹が植わっていて、ものによっては真ん中に路面電車が入るスペースがあったり両側に歩道が取ってあります。種別をご覧くださいと、一番広い広路といわれるものになると44m以上の幅員を取りなさいとなっています。歩道は総幅員の1/6以上それぞれ取りなさいということになっている。それから広場を交差点とか橋詰とかのところに取りなさいとか、植樹帯も必要に応じて取りなさい、自転車道も取りなさいというふうになっているんですね。一方、当時の道路構造令にはなにが書いてあるかというと、国道は7m以上取れとかそういうことしか書いてないんですね。なぜかと言うと、そもそも当時は道路なんて全然ない状態でしたし、舗装すらされておらず、荷車を引いて走るのにたいへんだという状況だったからです。ようやく車が全国で車が走り始めたくらいのタイミングでしたから、まず繋ぐことが大事であって、道路はとにかく車が通れる幅員分だけ確保しなさい、7mあればいいです、というのが道路構造令だったわけです。その中で都市の中については、街路構造令に基づいて、必要に応じて44m以上の広い道路をつくりなさいということを決めていました。ここには当時、欧米の列強のすばらしい都市に対抗できるまちをつくらうという思想があったわけです。1923年の関東大震災後の震災復興の区画整理でも道路構造令が適応され、例えば昭和通りなどができました。いま見ると、昭和通りは首都高が走っているし車ばかりですけども、そもそも自動車なんか走っていない時代、自転車とか荷車が走っている時代にあんなに広い道路をつくったのにはこういう思想があったからなんですね。

震災復興時にもやはりこの街路構造令が生かされました。スライドの左側に東京の当時の街路計画がありますけれども、これを使って、現在のものになる環状道路や歩行者道路などがこの時にできました。環状2号線などもこの時にいまの絵が描かれていたわけです。

道路(イメージ)



*個人の感想です。

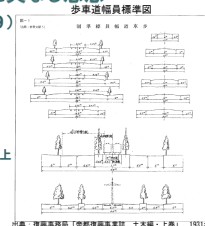
街路(イメージ)



街路には道路と異なる思想

街路構造令(1919)

- ・街路種別:
 - 広路(≧44m)
 - 一等大路(≧22m)
 - 二等大路(≧11m)
 - 一等小路(≧7.2m)
 - 二等小路(≧4.5m)
- ・路面電車
- ・歩道: 総幅員の1/6以上
- ・広場: 交差点・橋詰等
- ・植樹帯
- ・自転車道



出典:復興事務局「帝都復興事業誌、土木編(上巻)、1931年

震災復興における街路設計

震災復興都市計画標準 (1946通達)

東京震災復興都市計画幹線道路計画 (1946 見直し前)



出典:建設省編「震災復興誌、築港巻、計画事業編」

そして、必ず歩道を取る、街路樹を植える、ということで広い道路が整備された。これ（右）が渋谷のいまの根幹をつくった街路整備です。昭和23年から41年までやってきました。この時に青山通り（幅員30m）とか明治通り（22～40m）、駅前広場、それから周りの細かい区画道路などがつくられました。これは全部復興区画整備の中でつくられたわけです。「減歩率29.9%」と書いてありますが、当時、土地を持っている方々が3割を公共のために供出してこの道路がつけられました。この時に30m、40mの道路をつくって歩道を確保して、ちゃんと街路樹も植えて、ということをやったのは、当時「街路構造令」という考え方があったからなんです。

これ（右中上）は昭和20年代、区画整理がだいぶ進んできたところですね。ちょうど西側のほうを見ているので、ハチ公のあるスクランブル交差点のあたりです。

太田：左手奥がいまの109のあたりですね。

渡邊：そうですね。ちょうど道が分かれています。車もパラパラとしか走っていませんけれども、この状態で少なくともこれくらいの街路をつくって歩道をちゃんと確保して、駅前広場にはちゃんと歩行者の空間があつて……という、これが戦災復興ですね。

左京：なんか、居心地良さそうですね。

紫牟田：ゆったりしていますね。

渡邊：これ（右中下）が宮益坂から青山通りに抜けるところですね。路面電車が真ん中にあります。車は2台しか走ってないですね。

こんな感じだったのが、その後モータリゼーションがどんどん進展して、こんな感じになっちゃったわけですね（右下）。もう車が溢れかえっている。路面電車も車の邪魔になるからと廃止させられてしまいます。車が爆発的に増えるので、とにかく車を通す道をつくるのが最優先されました。そういう中で1958年、街路構造令は新しい構造令に統合されて、基本的には自動車の交通量で道路の幅を決めなさい、ということになったわけです。自動車交通量が例えば10,000台あるなら4車線必要です、4車線道路だったらこれだけの幅を取りなさい、という仕組みが変わってしまって、昔のような必ず幅の1/6は歩道を取りなさいというような規定がなくなりました。その後は、最低限自動車がいっぱい通るところに広い道路をつくるという考え方に変わってしまいました。現在は、昔のストックを使っていますけれども、真ん中は車が走って、歩行者は脇に追いやられているという状況がおわかりになるかと思います。

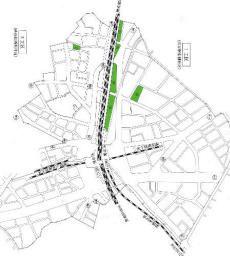
これが、これまでの街路の整備は思想を持っていたんだけど、途中から車中心になってしまったという経緯です。

渋谷の街路整備

東京都市計画第8-1地区復興土地区画整理事業（渋谷駅東側）

第8-1地区設計図

- ・面積 44.8ha
- ・総事業費 14.3億円
- ・施行年度 昭和23～41年度
- ・減歩率 29.9%
- ・整備された主な公共施設
青山通り(幅員30m)
明治通り(幅員22～40m)
駅前広場、区画道路等



昭和20年代の渋谷駅西側

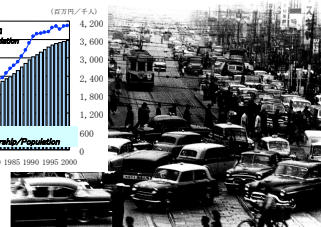
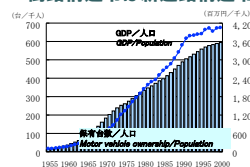


昭和20年代の宮益坂



モータリゼーションの進展

戦後、車の保有・利用が急増。
街路構造令は新道路構造令に統合(1958)



持続可能なまちの街路とは

渡邊：これからどういうことを考えていくのか、まちづくりと街路でなにをしていったらいいのかというお話をしたいと思います。

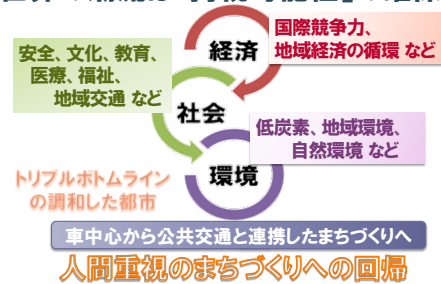
この後、太田さんから世界の動向についてのお話があるかと思いますが、まちづくり全般でいきますと、世界の流れとして持続可能性を確保していくということが重要なんだと思います。CO2排出量の話だけでなく、「トリプルボトムライン」とよく言われるように、環境・経済・社会のそれぞれに配慮して、トータルで活性できて初めてまちとして持続可能になっていくことを目指しているのではないかと思います。

街路の立場からどういう方向に向かっているかと言うと、車中心から、公共交通と連携した、いわゆる「歩いて暮らせるまちづくり」をしていこうという方向、すなわち人間重視のまちづくりに回帰していると思います。世界の都市がいま大きく変わっていて、ニューヨークですらこの方向を目指す状況になってきています。

まちづくりはいま大きな転換期を迎えているのではないかと思います。世界中で都市間競争が激化しています。国と国との争いではなく、都市と都市が、経済・社会・環境で持続可能な人間中心の都市を目指してみな知恵を絞っている。そのなかで、働く人・住む人がこのまちを選んでくれるかどうか、ということが、まちが生き残れるかどうかにかかってくる。そういう競争をしているわけです。日本でも同じことが起こってくると思います。人口減少・高齢化が進む中でどうやって生き残っていくのかと言うと、やはり持続可能な人間中心のまちをつくらないと人がいなくなってしまう。これまでの時代はずっと人口が増加していました。あるいは車がどんどん増えていくモータリゼーションの時代でした。量をつくらなければいけない時代には、行政が中心となって大きなマスタープランをつくり、それに基づいて新しいインフラをとにかく一所懸命つくっていくということが至上命題だったわけですが、これから人口減小時代になっていくと、そこから大きく転換していかなければならない。やはり都市空間や都市活動をしっかり見通していく必要があるということになっていきます。国土交通省としてどちらの方向に向かっているのかと言うと、「コンパクト+ネットワーク」の都市構造を目指す、という言い方をしています。コンパクトシティという言葉聞いたことがあるでしょう。これまで都市は拡大に対応するかたちで広がってきましたが、人口が減る時代には薄く広がってしまった都市ではもう都市としての機能を果たせなくなってきている。そこで、コンパクトなまちにしましょう、ということです。コンパクトなまちを支えるのはネットワークで、ネットワークがいろいろな機能を支えるようになる。だからコンパクト+ネットワークでいきましょうと言っています。でも、コンパクトシティといってもどんなものを目指していったらいいのかよくわからない。フランスのカルカソンヌなどの城壁で囲まれた都市は、究極のコンパクトシティですね。別に巨人が攻めてくるから壁をつくっているわけではありませんが（笑）、似たようなものです。こういう究極の姿もある。しかし、いまから日本の都市がこうなることは考えられないので、そうすると公共交通とうまく連携しながら、コンパクトなまちをつくっていくということを目指しているわけです。

そういうなかで、人々の意識も変わってきているのではないかと思います。特に若い人たちですね。私も国土交通省にいる時にはなかなか感じることはできなかったんですけども、実際に豊島区に行って現場で若い人たちと話していると、実は区役所で把握しているまちづくりは町会長さんや商店会長の考えているまちづくりで、この情報はいっぱい入ってくるんです。でも実際に現場で動いている20~30代の若い人たちが何をやろうとしているのか、どういうことを考えているのかが一切区役所には入ってきていないのだということがわかりました。ちょうど対流層のように、上のほうで回っている空気と下のほうで回っている空気が決して混じり合わないという状況が生まれている。若い人たちに聞いてみると、このままいったら自分たちが歳をとった頃にはもうダメだよ、日本なくなっ

世界の潮流は「持続可能性」の確保



ているよね、という将来の危機感がある。価値観自体も大きく変化してきている。そういう人たちはSNSで繋がってあつという間に連携して動けるようになってきている。シェアリングも当たり前、ICTも当たり前。さまざまな技術革新も進んでいる。こういうなかで、いつまでも上のほうでぐるぐる回っている世界の話だけ聞いてまちづくりをやっていたら終わりだなというのを、正直、豊島区にいる時に感じました。

役所としても当然幸せなまちを目指していこうとしていて、法律にもそう書いてあるんです。でも、よく「住みたいまちランキング」などがありますが、ランキングというのは、人気投票的なものか、公園の面積とか道路の面積とかのデータでランク付けしているんです。でも公園や道路が広がったらそれで幸せになるかというところではないわけですよね。島原万丈さんが「官能都市＝SensuousCity」で言っているのは、そこでなにを感じることができるのか、実際になにが経験できるのかということで、そういうことで幸せかどうかということが決まってくるんじゃないか、という観点が変わってきているんじゃないかと思います。

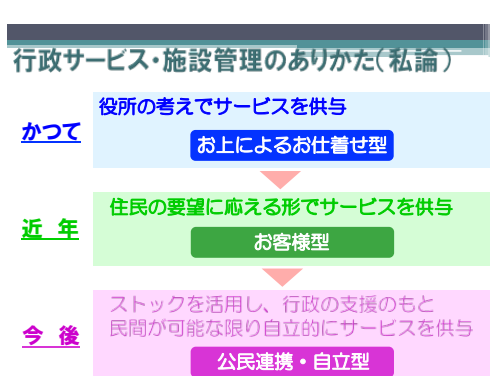
将来、例えば20年後にはどんなまちになっているのでしょうか。都市間競争は激化します。自動運転も当たり前になっています。シェアリングも普通になってきます。ライフスタイルは変わっていきます。そういうなかで、まちはどういうところを目指すべきなのかというと、やっぱり「リバブルな都市」。バーチャルにいろいろなことが繋がり、さまざまなことができるようになるのだけれども、都市の魅力はそこに人が集まって住んでいる、集まってくる場所にある。ですから、やはりリアルで魅力的な都市空間を求めて来てください。まさにそこで経験できる、そこで感じ取れる空間を求めてまちに来るのではないのでしょうか。だからこそ、人間中心なリバブルな都市を世界で目指そうとしているのではないかと。

そのなかで求められる都市基盤はどうなっていくのでしょうか。当然、都市像やニーズが変わればいままでのストックや計画はむしろ非効率になっていく。自動運転やシェアリングがどんどん進んでいくと、これまでパーソナルなものだった自動車が公共交通と同じものになっていくのではないかと。また、双方向で情報交換できるようになっていくと、交通モード自体がシームレスになっていく。自動運転の車から新幹線に乗るのまで全部一連の動きになっていくんじゃないかと。

そうすると、現時点の都市交通のインフラ、つまり街路交通施設課が仕事としているインフラのリノベーションが必要になってきているんじゃないかと思うんです。柔軟に用途転換していく、あるいは働き方や価値観の変化に対応して人間のための空間に直していくことが求められているのではないかと思います。

ですから、都市政策のアプローチ自体も変わってきている。先に言いましたように、マスタープランに基づいた政策は拡大整備している時代にはそれでよかったんですけど、これからは変化に対応していくガイドライン的なかたちで再構築していくことが求められている。公が一所懸命つくるのではなく、公民連携で柔軟に都市経営的にやっていく。それから、これまでどうしてもハード先行でした。圧倒的に需要が多くて供給が足りなかったのが、道路をつくれれば自然と車がそこを走るし人が来てくれるというのがこれまでの時代でした。でもこれからはそうじゃないですね。ハードをつくったら、その後どう使われるのかということを考えてつくっていかないと、たいへんなことになってしまう。

いま「タクティカル・アーバニズム（Tactical Urbanism＝戦術的都市計画）」というやり方が出てきています。将来の大きな計画に基づいてやっていくのではなく、とにかく小さく実践してみる。それが成功したら大きく広げていく。しかし、これだけで全てうまくいくかどうかはわかりません。ただ現在のマスタープラン型の都市計画で行き詰っているところを打破していくにはこういうやり方があるのではないかと思いますし、なにか組み合わせさせてやっていくことが必要なんじゃないかなと感じて



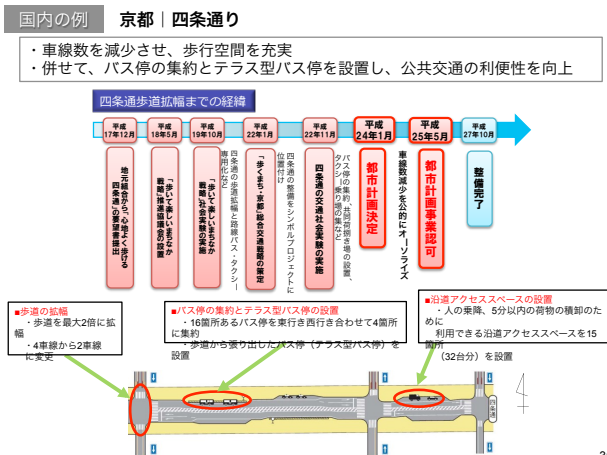
います。

これ（右）は豊島区の時に職員に見せていたんですけれども、かつては行政が役所の考えでサービスを供与するというお仕着せ型だった。近年、やっぱりお仕着せではいけないと、住民の要望に応えるかたちでサービスを供与する、いわゆるお客様型になっていた。ですが、これが行き過ぎると、要求するだけの市民、いわゆるクレーマーになってしまう。ワークショップをやっても結局言いたい放題を言うだけで何もできない。結局公園には禁止の張り札がいっぱい並ぶ……という状況になってしまう。なので、これからは限られたストックを活用しながら、民間が可能な限り自立的にサービスを供与して、それを行政が支援・連携していくという、公民連携自立型みたいなものになっていく必要があるんじゃないかなと思っています。

道のオープン化へ

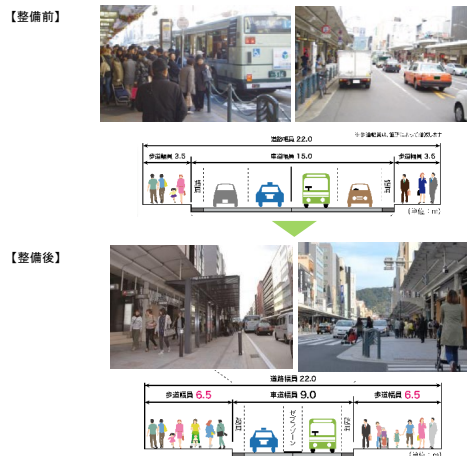
渡邊：インフラに関する国の動きに関しては、実は河川・道路ともに法改正をして、オープン化が進んでいます。都市再生法も改正したので、街路はこれからがんばっていきましょうというところです。世界は、もう「人間中心の都市空間」に動いています。

日本でも、京都の四条通り（下）では、4車線道路で歩道が狭く人が溢れかえていたんですけれども、京都市は車線を2車線に縮めて歩道を広げました。タクシーの運転手さんから猛批判を受けましたが、いまは交通量が落ち着いて、歩いている人からは非常に評価されています。



国の動き

- 河川 河川法改正(H23)
⇒ 河川空間のオープン化
- 道路 道路法改正(H28)
⇒ 道路協力団体制度
- 公園 都市公園法改正(H29)
⇒ カフェ等の設置期間の延長
- まちづくり 都市再生法改正(H26)
⇒ 都市再生推進法人制度
- 街路 **これからがんばります！**



姫路駅前には、トランジットモールということ、バスやタクシーなどの公共的なものだけが入ってくる道路になり、両側の歩道を非常に広く取っています。右手には芝生の広場があり、駅前広場がイベント空間として楽しめるようになっていきます（次頁上）。歩道と車道の間に数メートル間隔でボラード（車止め）がありますが、これだけは警察との交渉で撤去できなかった。これがなくなると完全にヨーロッパと同じようなトランジットモールになるんですが……。車止めがないと、歩行者とバスが



ぶつかるからダメだと言われてああいうのをつけることになったんです。

それからこれ（右下）は大阪のなんば駅前です。駅前広場と言いつつ、ほとんどがタクシーの客待ちで占領されている状態がおかしいじゃないかということで、まずは人間の空間に戻してみようと、一時的に社会実験をしてみたところですよ。

佐賀市の「わいわいコンテナ」という事例では、商店街の空き地にコンテナを置いて空間を活用している。もともと歩行者空間だったんですが、人なんか歩いていなかった。ところがこういう組み合わせによって、歩行者が戻ってきたという例です。北九州市では国家戦略特区でやっていますけれども、街路上に店が張り出してきてお酒が飲める。私も道路上のお店でお酒を飲むという経験をさせていただきました。

これらの資料は、今年4月の全国の都道府県が集まる街路の担当課長会議で配った資料です。こういう資料を配って広めようとしているんですが、ガイドライン中心に小さく始めて展開していく。また公共で稼いで税金を節約しようという方向にしていかなければならないし、ニ

ーズに対応して運営可能なものをつくっていくことをやりましょう。それから、ハード整備・インフラ整備は個別に「道路をつくります」とか「公園をつくります」ではなくて、地域全体の価値を高められるように、敷地にとらわれずにエリア全体で、分野にとらわれずに文化や産業や福祉などと連携しながら、それからどうしても役所は「道路としてつくったんだから車を走らせないとイケない」などと限定的に考えてしまうんですが、車も走れるし人も歩ける使い方ができるし、他にもいろいろな使い方もあるじゃないか、というふうに、どう使うかを最優先にする整備をしていったほうがいいと考えています。

最初にお話したように、街路は本来、人間のための空間、都市の空間としてつくられている。本来の趣旨に立ち返って、昔の人が苦勞して残した空間を、車のものから人間のものに戻していくということをこれからやっていく必要があるんじゃないかなと思っています。

交通が安全・円滑・便利であるのは当然なんですけど、これからはやっぱり快適でありつつ、さらに交流や活動を新しく生み出していくことにつながるような街路とか交通施設にしていく必要がある。そのように空間を再構築していく、デザインしていく、有効活用をマネジメントしていく、ということをやっている人たちの新しい価値観に基づいてやっていくことがこれから必要だろうと思います。

紫牟田：ありがとうございます。お話のなかで、公園や河川などがどんどんオープン化していましたが、道路がこれからだということには理由はあるのですか。

渡邊：道路協力団体制度など、いろいろ特例をつくったりしているんですが、道路の場合になが難しいかということ、実は道路という物自体を管理する道路管理者を管理しているところと、交通を管理しているところがありまして、交通の管理は警察です。先ほどの姫路の事例のように、せつかくトランジットモールにして歩行者も公共交通も一体にしようとしているけれども、やっぱり危ないから歩道と車道の間に車止めを立ててくれ、というのは交通管理者である警察からの要請です。もちろん安全のために必要な規制なんですけれども、両方のいろいろな規制をどういうふうにこれからの時代に合ったものにしていくのか、というのが大きな課題になっているところがあります。

紫牟田：都市再生法改正には道路は関係しているんですか。

渡邊：関係しています。都市再生法の中で道路の占有がしやすくなっていますね。



街路の機能

- ・街路は、単に歩行者・自動車を通すだけではない多様な機能を持つ。

交通機能	トラフィック	アクセス
環境空間機能	住環境保全	広場・シンボル
防災空間機能	避難路・救援路	災害遮断
施設空間機能	公共交通収容	ライフライン収容
市街地形成機能	街区形成	市街化誘導

太田：それから、社会資本整備委員会で、道路の機能がこれまでは交通機能、いわゆるAからBに人やものを動かす機能から、空間機能というのが明記されるようになったんですね。それが僕は大きいのではないかと考えているんです。

紫牟田：「空間機能」？

太田：空間って当然つくような気もしますよね。この話はぜひ渡邊さんからお話いただけませんか。

渡邊：もともと「交通機能」は当たり前にあるわけですが、「環境空間機能」は、例えば家を建てる時に前に道路がないと家と家がくっついてしまうので、必ず住環境を保全するための空間として前の道路は4m取りなさいとか、広場とかシンボルとかいう意味で「まちなかの空間として道路の幅があるということに意味がある」ということを道路局のほうでも最近認めるようになりました。「防災空間機能」は防災や災害時の際の役割。「施設空間機能」は、道路の下にガスや水道や地下鉄、電線などいろいろなものを収容する空間でもあるということです。そして、まちなみを形成する空間でもあるから「市街地形成機能」がある。「交通機能」だけでなく、最近はその下のいろいろな機能も合わせて考えようという方向ですね。

太田：これはけっこう大きなことなんですよ。”街区形成”、まちなみや地域性に街路・道路が寄与しているということがもう認識されつつあるので、道づくりの方法が弾力的になるのではないかと希望的観測があるんです。

渡邊：ここからのハードルが高いんですけど、なんとかこういう努力をしていこうと思っているところです。

左京：先ほど京都市の例は賛成だし、いいなと思うのですが、もし僕が京都市の政策担当者だとして実際に道路を縮小しようとしたら、当然タクシーの運転手さんなどからクレームが来るじゃないですか。でもこうしたほうがいいんだ、という意味決定をしていくロジックというのはどういうものなんですか？例えば歩行者天国などでも、不便だという意見がトラフィック方面の人たちから来ると考えられる。その時にどういうロジックで説明していくんでしょうか。

渡邊：非常にいい質問ですね。歩行者空間を広げていくのは良いことだと一般的には思われるんですけども、実際にやろうとすると絶対デメリットを被る人々がいるわけです。そういう場合にどう説明していくかということですが、京都の場合は、もともとあそこはバスがいっぱい走っているだけでなく、下に阪急電鉄も走っていて駅があります。ところが、駅前広場がない。阪急の駅を降りた人たちがみんな地上の歩道に上がってきて、そこでバスに乗り換えたりする。駅前広場があればそこで処理できる人もみんな歩道に上がってくる。あそこの歩道は車が通る機能だけでなく、駅前広場の機能も果たしているところだったから、電車から上がってきた人であふれかえっていて、さらに観光客も買い物客も通る。そもそもこの狭い空間の中で車道と歩道の配分がおかしいんじゃないかということがあり、歩道を広げなければならないという非常に強い説得力のあるニーズがあったんですね。だからたんに空間を広げるということではなく、乗り継ぎ機能として広げる必要があるのだ、というのが強い説明材料ですね。

左京：「より豊かになる」というプラスアルファというよりも課題解決なんですね。

渡邊：そういうほうが強い。「このほうが気持ちいいでしょ」だけだとなかなか警察も道路管理者もうんと言ってくれない。

小さな実験を重ねる

太田：先ほど「タクティカル」というキーワードも出ましたけれども、ぜひ副区長時代の池袋での取り組みをお話いただけませんか。

渡邊：まさか渋谷で豊島区の話をするとは思っていませんでした（笑）。

先ほど申し上げたように、豊島区では現場で考えていることがいろいろ違うんだと感じたわけなんです。豊島区は2014年に23区内で唯一の”消滅可能性都市”と言われ、区長からもなにかやらなければ、と言われていました。豊島区はそれまでも文化を押し出していましたから、「劇場都市」ということで行こうということになったんですね。ただ、池袋は特に生活と密着しているというか雑多なところで、もともと”池袋モンパルナス”とか言って、もともと貧乏な学生さんがアパートに住み、池袋界隈でお酒を飲んでごちゃごちゃやっているうちに文化が生まれてくる、というような歴史をもっと現代に活かさないかなということを考えていました。

ちょうど庁舎を建て替えがあるのをきっかけに池袋東口自体を歩行者空間に変え、全体を劇場化していこうということを、いろいろなことをつなぎ合わせていくなかで考えたんです。新庁舎と駅を結ぶ通りがグリーン大通りで、これも戦災復興でつくったものなんですけれども、池袋駅東口を降りると一番正面からまっすぐ伸びています。40m以上の幅員があって街路樹も両側に立派なのが植わっています。今日の冒頭に街路のイメージとして示した写真は全部グリーン大通りなんです。

グリーン大通りは街路樹もあって立派なのに、沿道に銀行とか信用金庫とかありますが、正直あまり魅力的な通りではない。人も歩いていない。ここを魅力的な通りに変えていくにはどうしたらいいかということで、特区をとって社会実験をやることにしました。まずオープンカフェから始めて、マルシェ、それからカルチャー的なこともやっていこうと、コスプレも——渋谷はハロウィンですが、池袋はアニメの世界なので、アニメで劇場空間にしていこうということをやっていました。

また、東口には明治通りが通っています。西武百貨店がありパルコがあり、駅前には明治通りでがんがん車が走っていて、全然駅前広場らしくないんですが、将来に明治通りのバイパスができますので、それができたら車が減るはずなので、そうしたら明治通りを塞いでしまおうという計画です。明治通りからグリーン大通りまでを歩行者空間にして歩けるようにする。もともと構想はあったんですが、それをどんどん進めていこうと、グリーン大通りではさまざまなことをやっていました。

太田：どういう反応が多かったですか？

渡邊：これも1年目、2年目、3年目、4年目といろいろあるんですが、実は10年前くらいに一度やったことがあったんです。1年目にその時やった地元の商店会の方たちを集めてやろうとしたら、「10年前にやったけどどうもいかなかった」とか「区がやるんだったらやってもらってもいいけど、迷惑かけないでよね」みたいな感じでした。なので、2年目は商店会ではなく企業を巻き込んでやる

グリーン大通り



オープンカフェ・週末マルシェ

池袋東口グリーン大通り・エリアマネジメントの展開
H28.4 国家戦略特区計画認定



新・旧庁舎の連続的開発による都市再生



東口歩行者空間の拡大



うと、銀行や信用金庫に声をかけたんですけど、これもそれなりに組織はできるんですけども、やはり自分たちで責任を持ってやるというのではなくて、結局、区が一生懸命やっているだけだった。なので、3年目は若い人たちを巻き込んでやっていくことにしたら、ワークショップを勝手に始めたりという動きが出てきました。

紫牟田：それはどういう人たちですか。

渡邊：地元でリノベーション関係をやっている人たちが「としま会議」という会議をやっていて、そこに参加したことのあるメンバーなどがどんどん集まってきたんです。現在は、そういう人たちが会社をつくってくれて、区からの公募に応じてくれて、グリーン大通りと南池袋公園のマルシェとかの運営をしようとトライしている状況です。まだまだ道半ばですけど。

太田：池袋の場合は、4つの公園の構想もあって、道はそれを繋いでいく、ネットワーク化する役目があったと思うんですけど。

渡邊：その通りです。私が副区長から出た後もまた新しい絵を描いているんですけど、旧庁舎跡地には民間の開発でオフィスビルや映画館が入る施設ができるんですけども、その前にある中池袋公園と一体的に整備していこうとしています。そこから下がっていくと南池袋公園があります。去年の4月にオープンしました。池袋駅西口の芸術劇場の前にウエストゲートパークがありまして、これもリニューアルして、芸術劇場と連携した空間としてやっていこうとしています。また、サンシャインシティの裏側にあった造幣局が埼玉に移転したので、跡地を公園にしようとしています。この4つの公園を結ぶかたちでグリーン大通りや南北の通りを歩行者空間にしていこうという狙いがあります。

太田：それを「連鎖的開発」と言っていっちゃいますが、僕が街路に着目するひとつの理由は、街路は都市再生のいろいろなプロジェクトを繋いで、まちの構造をもう一度リストラクチャリングするという意味でとても大事だと思うからなんです。

紫牟田：その繋ぎ直しが海外でも結構行われているということなんですよ。それでは、太田さんのお話に移りたいと思います。よろしくお願いたします。

世界の良い街路

太田：渡邊さんは東大の都市工出身でいらっしゃいますが、私は建築の出身です。2000年に建築設計事務所を立ち上げたんですが、どうしても都市のことがやりたくなり、2004年から東大の都市再生研究センターというところで研究員をやり、世界の100の都市事例を取り上げた『世界のSSD100—都市持続再生のツボ』（東京大学cSUR-SSD研究会著／彰国社）という本を2007年に出しました。その後、東大の生産技術研究所で5年間都市再生を研究して博士論文を書き、現在は建築事務所に戻って設計をしています。それから2008年には『シビックプライド：都市のコミュニケーションをデザインする』（シビックプライド研究会著／宣伝会議）の本で紫牟田さんともご一緒させていただきました。都市空間の質を上げるには地道に資料集を作るしかないと考え、2015年には『建築設計資料集成』（日本建築学会編／丸善）という建築の方ならご存じのシリーズで「都市再生」をテーマにさまざまな事例をまとめました。土木・都市計画・ランドスケープ・建築の執筆者で書いています。

というふうに、私は都市が大好きなのですが、やはり建築出身なので最初は都市のことをあまり知らなかったんですね。2005年、愛知万博の巨大スクリーン用に「PopulouSCAPE」という10分のムービーをつくったんですが、この時に世界の8400都市の人口をビルの夜景のように可視化したんですね。そしたら自分で言うのもなんですが、それが圧倒的に綺麗で、よし、この8400都市を全部見てやろうと思いました（笑）。2003年に行きはじめてから14年でいま258都市。頑張っているんですけど、年20都市のペースで見ても、420年かかるという絶望的な状況なわけです（笑）。

もちろん、単に見て回るだけじゃなく、1990年代からの都市再生の流れをきちんと本にまとめようと思ひまして、年表をつくりながら事例を整理しています。都市再生の動きは基本的にヨーロッパが震源なんですけども、どういう建築が生まれ、LRTなど交通はどのように代わり、アートはどう変わっ

てきたのか、公共空間はどうか、幅広く見渡そうと思っています。そのなかでも、街路は都市再生の中心的なテーマでして、ご紹介したいプロジェクトがたくさんございます。

1990年代以降に都市再生が進められてきたのにはいろいろな理由がありますが、先ほど渡邊さんもおっしゃられたように、大きなテーマになったのは環境・経済・社会の3つでした。もともと欧米では「都市改造（アーバンリニューアル）」、それから「都市再開発（アーバンリデベロップメント）」という言葉が使われてきたのですが、それが90年代になって都市再生（アーバンリジェネレーション）と言うようになったんですね。リニューアルやリデベロップというのは他動詞なんですけど、リジェネレートには自動詞の意味がある。つまり、外科手術的に都市を改変するのではなく、都市そのものが再生するよう施策を打っていきこうと、発想が変わったんですね。

1990年初頭はまだヨーロッパは統合していませんので、「都市再生」が始まったのはEUではなくECです。統合にあたり、所得水準の低いイタリアやスペインやギリシアの経済レベルをいかに他国に近づけるのか、先進国でも疲弊していた工業都市にどう雇用を生み出すかなど、いろいろな課題がありました。1992年にリオデジャネイロで地球環境サミットが開かれ、そこに環境という課題も加わったわけですが、こうした複合的な課題に対して、「都市こそが答えである」と、都市再生を通して答えを探していこうという動きが生まれました。

1990年代以降の都市再生は、それまでの都市計画への反動としての側面が強いものでした。最も大きかったのは自動車中心のまちづくりへの見直しで、これは日本の我々も参考にすべき点が多いと思います。歩行者優先道路だけでなく、広場やウォーターフロントなど、都市のパブリックスペースが、新しい市民社会の基盤として再評価されました。

手法的には、まさに先ほど池袋について説明があったように、都市改造とか都市再開発という大きなエリアを全部変えようという発想ではなく、離れた場所の開発を連動させたり、玉突きのように連鎖させながら、相乗効果を高めていく。そんな方法が生まれたんですね。例えば南池袋公園周辺を開発し、造幣局跡地を開発し、その間を人が歩ける街路で繋ぎ、新しい動きが出るのを待つ。布石を打つような開発手法で全体を再生させるという手法が出てきて、その鍵として街路が目されたんですね。イギリスのバーミンガムはとてもそれを顕著に表していると思います。

あと大事なのは、パブリックスペースが都市プロモーションの場になったということです。都市プロモーションというとシドニーのオペラハウスやビルバオのグッゲンハイム美術館を思い出しますが、いまはNYのタイムズスクエアやハイラインなど、街路が新しいNYを伝えている。街路が都市の顔となっている。公共空間を活性化するマネジメント論も発展しましたし、パブリックアートの進化や街路デザインそのものの発展も大きく寄与したと思います。

ここで、みなさんにおうかがいしたいのですが、好きな街路はどこですか。どういう街路が「行ってよかった！」となりますか。

渡邊：仕事柄、固有名詞を挙げるのもなんなのですが、個人的に思い浮かんだのは、六本木の霊友会の前の雁木坂ですね。細い道なんですけども、階段を上がっていくと桜が咲いていて、ほやっとあかりが灯っているという光景が頭に焼き付いていて、なんとなくそれが思い浮かびましたね。ものというよりも心象ですが、その時の思い出とともに思い浮かんだという感じですね。

左京：僕は、事務所が原宿なので表参道も好きですし、裏原宿の横道のほうに小さなお店があつて、また次にいくとまた違うお店があつて……という路地が好きですね。

紫牟田：街路の名前を挙げようとするのがシャンゼリゼ大通りとかが思い浮かんでしまったんですが、名前のない日本の風景で言うと、根津千駄木あたりかな。歩くのが楽しいですね。でも、ものとして、シャンゼリゼ大通りは「でかいなー、すごいー」と思いましたね。

太田：シャンゼリゼは立派ですよ。21mの歩道、真ん中の28mの車道、反対側の21mの歩道と、合計70mなんですけれど、歩道部分はもともとあった7mの側道をワールドカップの時に歩行者空間にして、大幅に拡幅したんです。圧倒的に歩く人の数が増えたのと、その場所をカフェに貸し出すことで収益も上がるようになった。シャンゼリゼは、日曜日の歩行者天国も始めました。パリ全体が歩行者空間化に向かって政策を整えています。

さて、お三方に共通しているのが、人が歩く空間の豊かさなんですね。都市では物流も大事ですし、一般の交通も大事なので車は必要なんですけれども、やっぱり私たちが楽しいなとかいいなというのは人がきちんと歩ける道でして、都市再生にとって街路は大変大きな存在なのだと思います。

紫牟田：では太田さんの好きなのは？

太田：これからバンバンだします（笑）。まず、ミュンヘンのノイホイザー・ストリートです。1972年にできてドイツ中に影響したホコテンのエバーグリーンです。

紫牟田：ホコテンというより、歩行者専用道路ですね？

太田：ですね。車は許可車しか入れない。

それから、これはチリのサンチャゴですけど、街路樹がいちばんよかったのはここなんです。なんか歩いているだけで多幸福感に包まれてしまって、あれは何だのだったろうといつも思い出します。木の葉っぱが薄くて、ペグメントが白かったのが理由かもしれません。

それから、必ず挙げるのが、イスタンブールのイスティクル通りです。ここは本当に良いんですよ。道路が途中でくの字に曲がるんですね。道の先が見通せないということは相当大事で、くの字に曲がるとこのように必ずアイストップができるんです。で、ここまでのものは他の都市では見ないんですが、イスティクル通りは建物の二階にカフェがあるんですよ。一階も高くつくっておいて、中二階があり、その上にカフェがある。このカフェから通りの往來を見下ろすのがめちゃくちゃ楽しいんです。やはり建築の寄与は大きいな、と改めて思います。道路と街路の違いのひとつに、街路は建築を含んでいるというところがありますよね。

渡邊：まちなみですね。

太田：はい。まちなみに建物の断面構成も含むと、街路はものすごくおもしろくなると思います。

これはキューバのハバナです。去年行ったんですけど、もう、いいですね。野良犬がいたり、あちこちで音楽をやっていたりするんですよ。とても貧しい地区ですけど、みんな明るく、古い建物もボロボロなんですけれどもそれが風情をつくっています。アジアの都市でもこういうタイプは多いですけども、彩りがきれいだったのでずっと歩き回っていました。

これは有名なブラジルのクリチーバのサンフランシスコ・ストリートです。緩やかな坂の街路そのものもいいんですが、夕日が綺麗だったので挙げました（笑）。夕陽を見ると、みんな哲学的な感じになりますよね。アデレード、グアナファト、ムンバイ、ニューカッスルゲーツヘッド、たくさんの街で夕陽を見てきたのですが、どれも忘れることはできません。



ノイホイザー・ストリート、ミュンヘン



アーメド・ストリート、サンチャゴ



イスティクル・ストリート、イスタンブール



(名称不詳)、ハバナ

紫牟田：時間によって見えてくるものが変わりますからね。

太田：そうですね。建物のガラスに夕暮れが映えたり、次第に家の明かりが灯ったり。都市の公共空間で、昼から夜へと様相が変わる瞬間を皆が共有できるということはとても大切なことだと思っています。

これはニューヨークのブロードウェイです。後ほどお話ししますが、いまブロードウェイがやっている歩行者空間化の状況になります。

それからこれは、カリフォルニアのマウンテンビューという、Google本社のある街のカストロ・ストリートという街路です。日本のこれからの道路の社会実験のひとつの目標は、歩道部分ではなく、どれだけ車道部分に居場所をつくれるかというのですが、カストロ・ストリートでは1991年にその仕組みをつくりました。路肩の駐車ゾーンにカフェ席を張り出すんですが、そうすると当然駐車場が少なくなってくる。なので、実はこの道の両側にフリーの駐車場を設け、みなそこからこの街路に出て来られるようになっています。良い街路をつくるのに、そこまで本気で取り組んでいるという事例です。

そして、僕が好きなグラスゴーのブキャナンストリートです。坂道の歩行者空間というのは少ないですが、これは傑作だと思いますね。もうひとつソーキホール・ストリートという歩行者空間があって、コンサートホールで直角に曲がって、クライド川という川に向かってブキャナン・ストリートが降りていく。道を歩いている人が全員見えるみたいな、それはもう圧倒的な風景なんです。この写真で言うと、一番奥にあるのが階段状の部分がコンサートホールで、あの階段が坂の下を一望できる視点場になっています。手前にちょっとガラスが見えますが、あれは地下鉄の入り口です。視界を妨げないようにガラスにしています。

ブキャナン・ストリートの断面を描いてみたんですが（次頁）、まず、特徴は左右非対称だということですね。なぜかと言うと、グラスゴーは陽が短いので、断面図で言うと右側に西日がより当たる。だから冬の日になるべく人がいられるように右側を広くしています。左右非対称の道は結構多くて、最初のミュンヘンのノイハイザー通りもそうでした。両側に同じ要素を詰め込むよりも、メリハリの聞いた断面ができると思います。

ソーキホール・ストリートとブキャナン・ストリートの配置図がスライドの右側です。青く塗った部分が歩行者空間なんですけど、ご覧の通り、中心市街のかなりの部分を占めています。最初にグラスゴーに行った時は車で行ったんですが、渡れないし一方通行だらけだし、車にとってはなかなか不便な道です。でも、歩いてみたらその意味はすぐ



サンフランシスコ・ストリート、クリチバ



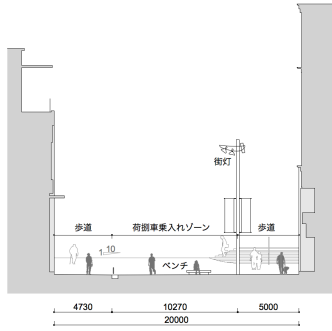
ブロードウェイ、ニューヨーク



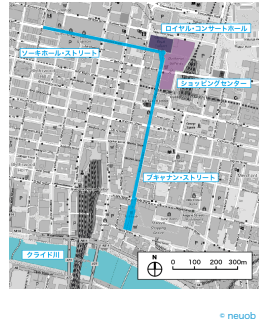
カストロ・ストリート、マウンテンビュー



ブキャナン・ストリート、グラスゴー



Buchanan Street @ Glasgow, Scotland



グラスゴー・ブキャナンストリート：30年を要した歩行者空間化



1968 車優先主義を見直す 再開発計画スタート	1978 中心市街再生計画 と歩行者天国の開始	1985 都市計画家G.カレン のデザイン提案	2000 デザインリニューアル と全歩行者空間化
--------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	--------------------------------

ロンドンのリージェントストリートを抑え「グレート・ストリート賞2008」を授賞
グラスゴーの「シティブランド」の成功の立役者と評価

に分かります。とにかく楽しいですから。ここは時間規制でお昼まではサービスの車が入ってこられるようになってます。

ブキャナンストリートの改修には、たいへん時間がかかっています。やはりイギリス中心の都市計画があったのですが、1968年に見直しが始まり、ようやく一時利用のホコ天が1978年にできました。それが2000年になって改修され、歩行者空間化が一段と進んだわけです。いまではグラスゴーの再生の大きな軸になっていて、イギリスの都市計画賞であるグレートストリート賞というのを取りました。渋谷では表参道も道玄坂も宮益坂も公園通りも坂道ですから、とても示唆に富む事例だと思います。

ニューヨークの”ワールドクラスの街路”

太田：このように世界中にいい街路があるんですが、30年かかったブキャナンストリートのように、それぞれ長い時間をかけて整備を行っています。今日は、その代表例として、ニューヨークとロ

ニューヨーク/アメリカ合衆国「歩ける都市は健康と環境に好影響を及ぼす」
 ニューヨーク市交通局
 DOT (Department of Transportation)
 ワールドクラスの街路戦略 World Class Streets Strategy

① プラザプログラム
・地域団体の提案による広場の創出
・2008年～
・73件 (2016年現在)
・約4億円 (アナム広場の場合)

② ブロードウェイ・ブルバール/
グリーンライト・フォー・ミッドタウン
・タイムズスクエアを中心としたブロード
ウェイの歩行者空間化
・2008年～

③ コンフリート・ストリート
・停車帯等により横断分離した自転車
レーンをもつ“完璧な道路”の整備
・2007年～
・約140件 (2015年末現在)

④ アーバニートプログラム
・コミュニティ協働の作品制作、分譲
帯へのイベント、街路や広場の作品
設置、アートディスプレイ、演奏会等
・2008年～
・200件以上 (2016年現在)

⑤ 新しい景観のための素材選択
・車の実用性だけを考慮するのではなく
歩行者空間に相応しい素材に変える
・2008年～2009年
(ストリートデザインマニュアルへ)

⑥ 統一感のある
ストリートファニチャー
・バスシェルターや新聞スタンドなどの
デザインを統一する
(ストリートデザインマニュアルへ)

⑦ 週末限定の歩行者天国化
・数ブロック規模であるが、
週末に車道を歩行者空間に。
日本と違い、商店やアクティビティ
が道路にあわゆる。
・2008年～(毎週末)

⑧ サマーストリート
・ブルックリン橋からセントラルパーク
まで11kmに渡る歩行者天国イベント
自転車での参加が多い。
・2006年～(毎年8月第1,2,3土曜)
・30万人以上の参加 (2016年)

⑨ ストリートシート
・駐車帯へのデッキスペース設置
・2010年～
・14ヶ所 (2016年10月現在)
・200万円程度と安価

⑩ 高齢者にとって安全な街路
・誰もが安心して歩ける街路の整備
交通標の設置や車道幅員の縮小等
・2008年～
・36件 (2016年現在)

⑪ シティベンチ
・歩道ベンチを設置するプログラム
・2011年～
・1500ヶ以上 (2016年現在)
・15-20万円程度/脚

⑫ 歩けるニューヨーク
・近隣エリアのマップ案内板の設置
・2013年～
・150万円程度/壁

① アクティブデザインガイドライン
・3割を超える米国人の肥満率を深刻
に捉え、ニューヨークに住む人々の健
康を考慮した建築や都市デザインの
ガイドライン。身体を動かしたくなるよ
うな階段や、光をふんだんに取り入れ
るような開口部などの建築のデザインを
推奨している。
DCPのほか DOT やデザイン建設局
DDC (Department of Design and
Construction)、保健精神衛生局
DHMH (Department of Health and
Mental Hygiene) と共同作成。
・2010年発行

② アクティブデザイン
・歩道を単なる道で
はなく、歩道空間 =
sidewalk room とし、
環境を高めるため景
観美質や植栽点を整
理している。歩道空
間は道路、地面、
壁面、天井面によっ
て囲われているとし、
デザイン要素を分類
して図示している。
・2013年発行

ストリートデザインマニュアル
・良好な道路や歩道をデザインを
するために掲げられたガイドライ
ン。道端、歩道、素材、照明、フ
ニチャー、ランドスケープの各事
から成り、それぞれ写真や図を多
用し分かりやすく整備方針を示し
ている。
・2009年発行 (2010.13.15 改訂)
・2009年発行 (2010.13.15 改訂)

▲ニューヨーク市交通局
2002年「歩ける都市」(2002)
2007年「歩ける都市」(2007)
2008年「歩ける都市」(2008)
2010年「歩ける都市」(2010)
2013年「歩ける都市」(2013)
2016年「歩ける都市」(2016)

▲ロンドン市交通局
2002年「歩ける都市」(2002)
2007年「歩ける都市」(2007)
2010年「歩ける都市」(2010)
2013年「歩ける都市」(2013)
2016年「歩ける都市」(2016)

▲パリ市交通局
2002年「歩ける都市」(2002)
2007年「歩ける都市」(2007)
2010年「歩ける都市」(2010)
2013年「歩ける都市」(2013)
2016年「歩ける都市」(2016)

▲シドニー市交通局
2002年「歩ける都市」(2002)
2007年「歩ける都市」(2007)
2010年「歩ける都市」(2010)
2013年「歩ける都市」(2013)
2016年「歩ける都市」(2016)

▲メルボルン市交通局
2002年「歩ける都市」(2002)
2007年「歩ける都市」(2007)
2010年「歩ける都市」(2010)
2013年「歩ける都市」(2013)
2016年「歩ける都市」(2016)

▲ロンドン市交通局
2002年「歩ける都市」(2002)
2007年「歩ける都市」(2007)
2010年「歩ける都市」(2010)
2013年「歩ける都市」(2013)
2016年「歩ける都市」(2016)

▲シドニー市交通局
2002年「歩ける都市」(2002)
2007年「歩ける都市」(2007)
2010年「歩ける都市」(2010)
2013年「歩ける都市」(2013)
2016年「歩ける都市」(2016)

▲メルボルン市交通局
2002年「歩ける都市」(2002)
2007年「歩ける都市」(2007)
2010年「歩ける都市」(2010)
2013年「歩ける都市」(2013)
2016年「歩ける都市」(2016)

ンドンの例をお話ししようと思いますので、うちの事務所ですつった配布資料を見ていただきたいと思いま

す。
まずニューヨークですが、ここはジュリアーニ市長時代（1994～2001）にもものすごく犯罪を減らし、中心市街を安全な場所へと変えました。先ほどの渡邊さんのプレゼンにもありましたが、次のブルームバーグ時代（2002～2013）に「PlaNYC」という長期計画をつくり、ニューヨークをサステナブルな都市にしようといろいろな都市デザインを行ったんですね。PlaNYCは2007年に続けて2011年にも改訂版が発表されるのですが、改訂の前後で街路に関する項目を抜き出してみると、その数がものすごく増えている。2007年版では、街路樹をたくさん植えようとか渋滞政策をやろうという一般的な目標が謳われているのですが、2011年版になると、歩きやすい地区をつくるとか、ネットワークをつくるとか、「サマーストリート」をやるとか、公共空間として街路を捉える視点が多くなっています。

この4年間になにがあったかという、ジャネット・サディク＝カーンという女性の交通局長がいろいろな施策を試みたんですね。彼女以前にもタイムズ・スクウェアの社会実験などが始まったんですが、その広場化が加速します。また、自転車道が整備され、シェアバイクも定着していきます。事例集を作って街路設計の質を底上げし、交差点も道幅を絞って横断歩道を短くして事故を減らしたりと、とにかく細かく質を改善しました。公共空間についてはタイムズ・スクウェアだけでなく、街角のいろいろな車道空間の一部をパラソルを立てて居場所にしていくんですね。

彼女の時代で大切なのは3つのドキュメント、それから1つのイベントだと思います。最初のひとつはドキュメントの「Sustainable Street」で、彼女の就任後1年で発表されたものです。ニューヨークの街路政策のアジェンダ集として、街路デザインのデザイン・テンプレートを決めるとか、1年に4つの広場の整備を行うとか、パブリックアートの施策を始めるとか、バス停留所、ニューススタンド、公衆トイレをいくつ設置するかなど、具体的な目標の宣言なんですね。言葉が感動的で、「私たちはもっと多様でもっと生き生きとした道の景観をつくり、これらを偉大なディスティネーションにしたい」と言っています。私たちは「ニューヨークのストリートは立派で偉大じゃないか」と思ったりしますが、彼らの意識は少し違うんですね。

次はイベントです。サディク・カーンの就任2年目、「サマーストリート」という大規模な歩行者天国が行われます。彼女はこれで風向きが変わったと書いてい

「PlaNYC」2007年版と2011年版の変化

<2007年度版>

- ①土地-目標 7: グリーンプログラムによって、すべての街路の緑化を行う
- ②水-目標 5: 街路内に緑状の雨水路を持つ「ブルーベルト」を整備する
- ③交通-目標 1: 渋滞が発生する街路の交通量を増やす
- ③交通-目標 9: 3000km以上を自転車レーンのマスタープランを作り、その設置をはかる
- ③交通-目標 10: コンジェスチョン・チャージ（渋滞課金）を導入する
- ③交通-目標 11: ムニメーター（パーキングメーター）を活用して街路利用の効率を上げる

<2011年度版>

- ①住宅と近隣-目標 9: 歩きやすい商業地区を形成する
- ②公共空間-目標 2: サマーストリートなど、使われていない空間を一時的な公共空間とする
- ②公共空間-目標 8: 街路空間を活性化する
- ②公共空間-目標 10: 緑道のネットワークをつくる
- ③公共空間-目標 11: 街路などに100万本の木を植える
- ③交通-目標 6: 自転車利用をより安全に便利にする
- ③交通-目標 7: 歩道と歩行者用信号を整理し、歩行者の安全をはかる
- ③交通-目標 8: 新技術とコンジェスチョン・チャージによって渋滞緩和をはかる
- ③交通-目標 9: 近隣の要望にあったパーキングの規則をつくる
- ③交通-目標 14: 道路と橋梁のメンテナンスの質を上げる

3つのドキュメントと1つのイベント：①「持続可能な道路」（2008年4月）

2007年秋、サディク・カーンと交通担当課長はコペンハーゲンを視察。コペンハーゲンの道路デザインを研究しつつ、ヤン・ゲールに調査を依頼。2008年4月、アジェンダ集の「持続可能な道路」を発表。



- ・2007年5月の交通事故死者を半減させる
- ・バス専用レーンを設置し、市全域でバスの速度を向上する
- ・2015年までに自転車交通量を倍増させる
- ・路線車のマージメントを向上し、駐車スペース狭しの除行運転と渋滞を軽減する
- ・改修事業に役立つ街路デザインのテンプレートをつくる
- ・縦となる街路に人に優しい道づくりを育てる組織をつくる
- ・街灯と道路管理の改善し、エネルギー効率を最大にする
- ・最新の道路エンジニア、プランナー、マネージャーのモチベーションを高める。

ニューヨークの交通事故死者数はアメリカ国内では最も低い水準であるとしつつも、東京（第1位）、パリ（第4位）、ロンドン（第6位）に劣っていると、世界的な水準での安全が必要と説く

3つのドキュメントと1つのイベント：②「サマーストリート」（2008年8月）

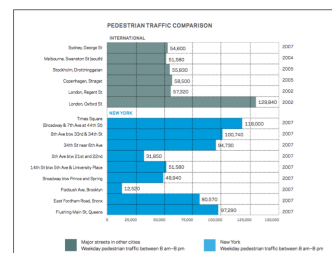
コロンビアのボゴタで行われていた歩行者天国イベントを土曜日に3回開催。「ニューヨークの人々と街の距離を狭めただけでなく、交通局内の部局を1つにまとめる力があつた」とサディク・カーンは回想している。



(c) StreetsInc.org NYC DOT資料より転載

3つのドキュメントと1つのイベント：③「ワールドクラスの街路」（2008年11月）

歩行密度（流動係数）に注目した調査。快適だとされる13人/分・mがオックスフォード・ストリートで達成されていないと述べる(109前は51～71人/分・m)。



NYC DOT資料より転載

ますが、セントラルパークからローワーマンハッタンまでの通りを、全部ホコ天にしました。土曜日を3回続けて、朝から昼すぎまで車を締め出したんですが、周囲の店舗が客が増えたと喜び、タクシーの運転手も意外に支持した。歩いている人が次に行きたいからとタクシーに乗ったらしいんですね。このことでニューヨークは歩行者空間化の利益を知るわけです。

次に重要なのは、サマーストリートから3ヶ月後の「ワールドクラスの街路」の公表です。さすがニューヨーク、”やるからにはワールドクラス”という意識ですよ。東京も、渋谷区の道もワールドクラスであって欲しいんですが、ニューヨークの何が他のまちと違うかということ、コペンハーゲンのヤン・ゲール事務所の調査によって分析し、是正策を挙げました。例えば、歩行者交通流について、ゲール事務所は13人/分・mが上限で、それを超えると混雑を避けるために車道にはみ出たり、他の道を選ぶと彼らは言っているんですね。ニューヨークはこの値を超えていて、はみ出しが目立つ。歩道の幅が必須であると数字で説明するわけです。おもしろいのは13人/分・mが上限だという話ですね。コペンハーゲンのストロイエや他の都市での調査から導き出しているらしいのですが、渋谷の109の前は、この4～5倍の歩行者通行量があります。快適性を増さないともまずいと思います。

最後に3冊目のドキュメント、『ストリートデザインマニュアル』です。これは街路再改修のためのデザインテンプレートで、特に自転車道のノウハウが書かれている。サディク＝カーンも著書『STREET FIGHT』で書いていますが、アメリカにも全国一律の道路構造令のようなものがあり、それが全然改訂されておらず、特に自転車道についてはまったく言及がない状態となっている。もう国レベルの基準ではだめなので、NYがいち早くつくるということを決めて、『ストリートデザインマニュアル』という資料集をつくるんですね。新しい、コンテポラリーな道路をつくるマニュアルから整備しなければダメだ、という意識が彼らの頭にはある。これ（右スライド左）はなんてことない写真に見えるかもしれませんが、左が自転車道で、その右に駐車帯、そしてその右に自動車道がある。駐車帯で安全を守るという考えなのですが、これはサディク＝カーンが就任直後にコペンハーゲンに視察に行った時にそういう構成を見たらしく、早速導入した。そうしたら事故率が減ったので、それをデザインマニュアルに載せて、すぐに普及させるんですね。着想から実行、評価から次のアクションまでが本当に早いと思います。

彼女は2013年に交通局長を辞めるんですが、その後全米大都市交通協議会(NACTO)の議長となり、現在はこのようなデザインマニュアルをつくって（右）、新しい道路のデザインをアメリカ中に広げる立場にあります。たい

3つのドキュメントと1つのイベント：③「ワールドクラスの街路」(2008年11月)

前年にヤン・ゲール事務所に委託した公共空間調査をまとめたもの。
 (1) ワールドクラスの街路：ニューヨークの公共空間を作り直す
 (2) 人々はニューヨークの街路をどのように使っているか
 (3) ニューヨークの「ワールドクラスの街路」プログラム
 の3つのセクションによって構成されている。



3つのドキュメントと1つのイベント：④「ストリートデザインマニュアル」(2009年5月)

2009年5月、市交通局は「ストリート・デザイン・マニュアル」を発行。ウェブ上でPDFの配布を開始
 「持続可能な街路」=80ページ、「ワールドクラスの街路」=58ページ
 「ストリートデザインマニュアル」=236ページ。
 内容は良好な道路や歩道をデザインするために掲げられたガイドラインであり、道路、歩道、素材、照明、ファニチャー、ランドスケープの各章から成り、それぞれ写真や図を多用し分かりやすく整備方針を示している。



3つのドキュメントと1つのイベント：④「ストリートデザインマニュアル」(2009年5月)

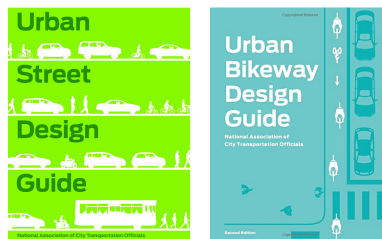
2007年の交通担当課長とのコペンハーゲン視察で見た道路断面を2008年に実施。北アメリカ初の駐車帯を利用した自転車レーンとなった。
 →2009年のマニュアルに早速記載。マニュアルを使いレーンを拡大。



ニューヨークで始まった実験はアメリカ中に広がり、それに押される形で、構造分離に対して一切の言及をしなかった連邦レベルでのガイドライン「Separated Bike Lane Planning and Design Guide (構造分離自転車レーンのデザインガイド)」が、2015年に発行されるに至った。

3つのドキュメントと1つのイベント：④「ストリートデザインマニュアル」(2009年5月)

サディク＝カーンは2013年に任期を終えるが、続いて議長として就任した全米大都市交通協議会(NACTO)において、「ストリートデザイン・マニュアル」を発展させた「Urban Street Design Guide」や「Urban Bikeway Design Guide」の出版。全米の道路を変えていった。



へん面白い試みをされていると思うので、ぜひとも渡邊さんの国交省で招聘していただければと思います。

ニューヨークの街路政策をまとめると、道路の断面を変えるようなハード整備をするだけでなく、ソフト整備、つまり「サンデー・ストリート」のような社会実験もやったり自転車も導入したりとさまざまなプロジェクトを同時進行させています。複眼的な見方がないと街路の再生というのがうまくいかないのだということがよくわかります。

また、エリアマネジメントの団体だとかいろいろなアクターが生まれています。そういう人たちと情報共有しながらやるのが大事だということも分かります。そして繰り返しになりますが、デザインガイドラインの出版を行い、その内容をウェブ上で情報共有し (<https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/>)、あるべき道路のイメージと実施の共有を図っています。これによって試みが単発のものになることがありません。そして、良いデザインをしたエンジニアを褒める仕組みもある。だからこそ事例が続く、広がっていくんですね。

ニューヨークの街路政策のまとめ

1. タイムズスクエアの広場化、サンデー・ストリートなど、市民に注目しやすい社会実験やイベントを行いつつ、様々なプロジェクトを同時進行させる。
2. 自転車利用を8年で倍増させるという目標のもと、構造分離された自転車レーンを設置し、自転車シェアリングを導入する。
3. 交通事故死者の半減という目標のもと、道路構造の見直し、横断歩道の短縮などを行った。
4. 本格的な道路改修や広場化の前に、道路イベント、パラソルと椅子の配置など、安価な社会実験を多数展開する。
5. 単なる歩行者空間の拡充ではなく、自動車交通の状況を反映した「より良いバランスの街路」を目指している。
6. 市長、交通局、都市計画局、地域のエリアマネジメント団体など、様々な関係組織がビジョンを共有しつつ質の改善に取り組んでいる。
7. デザインガイドラインの出版を行い、またその内容をWeb上で情報共有し、あり得べき街路のイメージと具体的な設計手法の共有を積極的にはかる。

ロンドンの”better streets”

太田: 次にロンドンです。まずお話しするのが、オックスフォード・ストリートとリージェント・ストリートです。リージェント・ストリートはジョン・ナッシュという建築家が1810年代に手がけた複合開発で生まれた道で、いわば都市計画の古典中の古典です。それと直交するのがオックスフォード・ストリート。交差点がオックスフォード・サーカスで、渋谷の交差点をモデルにスクランブル交差点を導入しました。

ロンドン/イギリス 「街路とは地域の多様性と個性が表出する場である」



日本ではあまり知られていないと思うんですが、ロンドンが現在進めている「Better Streets」という交通政策もけっこうおもしろいんですね。前市長のボリス・ジョンソン（在職期間：2008～2016）の下で実施され、大きくロンドンの道を変えていきました。

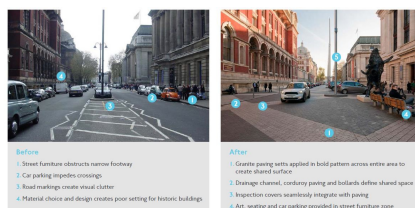
ジョンソンはまず「グレート・アウトドア」というキャンペーンを行って、都市に公共空間がいかに大事かを語るんですね。この時に対象になった公共空間は3種類。街路、公園、そしてウォーターフロントです。「Better Streets」はこれらの政策の一部で、街路政策を扱うものです。この7月に「Better Streets」を担当しているロンドン市交通局（TfL）に行きましたので、彼らから教わったことをいくつか紹介させて頂きたいと思います。

ロンドンの交通政策をお話する時に気をつけなくてはいけないのは、道路管理者の権限が大きく、日本のように警察が厳しい交通管理を行うという仕組みとは違うということです。というか、ロンドン警視庁もロンドン市長公安室の下にありますから、市長の政策がとても効力を持っています。次に違うのは、ロンドン市交通局がとても多様で総合的なところだということです。街路設計もやりますし、バス・地下鉄・水上交通の運営もやりますし、サイン計画もやるし、アーバンデザインにも関わります。市内交通規制のコンジェスチョンチャージもやりますし、違反車両も摘発もやります。日本で言うと東京都の建設局道路課に加え、都営地下鉄と都バス、タクシーを認可する関東運輸局とタクシー会社、そして東京にはないですが都市デザイン局のような部隊が揃っていて、これがBetter Streetsという政策のもと、協力して道路の改善を行っているわけです。

Better Streetsにはデザインガイドラインがあります。スライド（右）に挙げたように6つのおすすめがあって、1は「機能をちゃんと理解する」。街路が目抜き通りなのか、住宅地の道なのか、歩行者専用道なのか、その機能を考えなさいということ。2は「いったん白紙に戻してデザインする」で、ごちゃごちゃしたものを全部リセットしてデザインする。3は「機能分離の程度を決める」。車道と歩道とか、いろいろな人が使うので、バランスよく機能の配分を決めるということです。それから、4に「個性を反映する」。これをちゃんと書いているのがすごいですよね。日本は同じようにつくらなくちゃいけないところがありますが、個性が大事だと言っている。それから、5に「質を高くする」。これは景観だけではなく、耐久性やディテールや施工の質もカバーしています。そして、6に「つくり込み過ぎない」。街路は生活の舞台であり背景なので主役になってはいけない、ということも挙げています。これ（下2点）はBetter Streetsの事例集からの転載ですが、右左で何が違うかということ、まずは道路が全部フラットになっています。それから歩行者横断防止柵、つまりガードレールがなくなっています。日本だと事故は管理者の責任になるのでガードレールを付けようという発想になるのですが、ヨーロッパは自己責任の考えなのでそういうことができます、と言うんですね。むしろ、防止柵があった時のほうが乗り越えて転ぶ人がいて、なくしたら事故率が減ったと言っていました。

デザインガイドラインの実現

1. 機能を理解する
2. ゼロに戻してデザインする
3. 機能分離の程度を決める
4. 個性を反映する
5. 質を高める
6. 作り込み過ぎない



50を超える街路・広場の高質化が完了

ロンドンの街路改修の事例



TfLとアリンク資料より転載

ロンドンの街路改修の事例



TfLとアリンク資料より転載

次の事例です。エキシビジョンロードというのが大変有名な事例がありまして、これは車道と歩道の境目がない「シェアードスペース」というもので、2012年のオリンピックにあわせて改修されたものです（右）。自動車の制限速度を時速20マイル（時速32km）をつくって、歩車共存の道路にしたところ、お互いに注意深く歩いたり走ったりするようになったということで、こちらは交通関係の方の視察も多いところだと思います。

それから、「レジブル・ロンドン (Legible London) 」。

『シビックプライド：都市のコミュニケーションをデザインする』（宣伝会議／2008）の本でも取り上げたブリストルの「わかりやすいまち (legible city) 」のチームがロンドンのサインシステムも手がけています。地下鉄、バス、タクシー、そして街路デザインと幅広い分野を統括するTfLならではのプロジェクトだと思います。街路と地下鉄などを統合的に案内しているのですが、オリンピックの5年前から整備を始めていていました。このへんは東京はまったくできなかったところですよ？

渡邊：実は東京都と一緒にやろうとしたんですけど、結局、駅の統一だけ新宿駅でやって、それをモデルに各駅でやっていこうということで、駅のほうはある程度のところまでいってますが、道路のほうはレジブルロンドンにならなくてやろうという動きは結局頓挫してしまっただけです。**太田**：彼らのチームもずいぶん売り込みに来ていたんですがダメだったようです。リオ・デジャネイロでもしっかりやりましたが、東京は結局バラバラになるのではと危惧しています。

さて、ロンドンもニューヨークと同じように街路デザインのガイドライン集「ストリートスケープガイドライン」シリーズをつくりました。このシリーズは他にも荷捌きスペース用とか自転車用とかあるんですが、この「街路景観」ガイドラインだけでも370ページあります。それだけ充実した資料を無料で誰でも見ることができる。こういうところからデザインの底上げが始まっていると思います。

さて、ロンドンの街路デザインについての最後の報告になります。オックスフォードサーカスのスクランブル交差点を計画した設計事務所Atkinsに話を聞きに行きました。先ほどお話したように、Apple Storeなどがあるリージェントストリートと、デパートが並ぶオックスフォードストリートの交差点がオックスフォードサーカスなんですが、日本のスクランブル交差点を参考に、本格的なスクランブル交差点を導入したんですね。これが導入にあたってAtkinsがつくった資料ですが、日本には渋谷クロッシングを始めとして300のスクランブル交差点があつて、みな機能していると書いてあります。でもこの資料、写真ををよくみたら新宿なんですよ（笑）。

ロンドンの街路改修の事例

シェアードスペース：エキシビジョンロード（2011年完成）

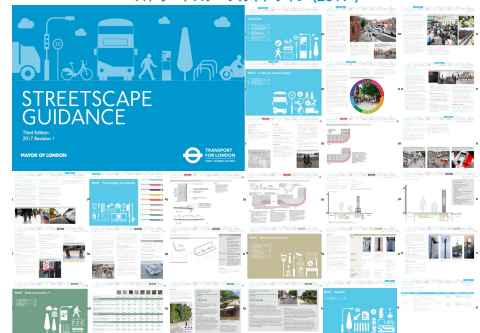


「レジブル・ロンドン」



2007年より整備開始。街路に加え、地下鉄+バスなど交通機関を傘下につつTfLならではの統合的なサインシステムが実現されている。

ストリートスケープガイドライン (2017)



オックスフォードストリートの歩行者空間化: Atkins社ヒアリング

「日本には渋谷クロッシングなど300のスクランブルがある」との言及。ただし写真は新宿。



オックスフォードサーカス

歩行者の行動調査やシミュレーションを行った結果、2009年にこのようなスクランブル交差点が実現しました。オープニングの時に、ボリス・ジョンソン市長が、「シブヤよ、ありがとう！」と言ったそうなんですけど、設計者たちは実は渋谷に来たことがなかったんだそうです（笑）。ですが、ロンドンの新聞社が渋谷のスクランブル交差点がロンドンにもできたと喜んだので、「オックスフォードサーカス＝渋谷クロッシング」説が広まったようです。行って見て見ると、ここは渋谷のスクランブル交差点ほど道路の幅員が大きいので、みんな渡っちゃうんですけどね。特にこの中間の交通島のところまでみんな渡っちゃう。一斉に渡る前にちよろちよろ漏れるように人が渡っていて、やっぱり渋谷のスクランブル交差点の風景というのは難しいんだなと思いました。意識的に導入しようとしても人々のビヘイビアが追いつかないんですね。さて、このオックスフォードサーカスから西に続くオックスフォードストリートで、新市長は歩行者空間にしようとしているようです。現在のロンドン市のプロジェクトでも活発に議論がされているものだと聞きました。

紫牟田：かなりな長さですね。

太田：ほぼ駅2つ分ですね。ですから、世界のまちは目抜き通りを歩行者専用にするというのが当たり前になっていまして、先ほどのニューヨークはブロードウェイ、パリではプランタンの前のオースマン通り、ベルリンではウンターデンリンデンも歩行者空間にしようとしているとのこと。なので、表参道や銀座の中央通りも負けてはいけないと思います。少なくとも実現性について考えるだけは考えたほうがいいと思いますね。

ロンドンの街路政策をまとめますと、まずは統括する分野の広さにともない、大変統括的なアプローチをしているということがあります。それから、街路についての思想がはっきりとある。例えば、ロンドンでは多様性を大切にしているので、パブリックスペースとしてのストリートは多様性の表れであるべきだと、数々のドキュメントで述べるわけです。とはいえ、単なる歩行者空間の拡充ではダメで、歩行者、自転車、車、公共交通のよりよいバランスをつくる、と自動車への視点も忘れないのがロンドンらしいと思います。

”ホコテン”というレガシー

太田：時間がないのですが、もう少しだけ。3月に原宿のホコテンについての原稿を書いたので、それに触れさせていただきますね。渋谷区にはどうか、東京にはどうか、日本にはどうか、原宿のホコテンがあった。誰も注目していないんですが、実は今年がホコテンが始まって40年、なくなってほぼ20年という節目の年なんです。

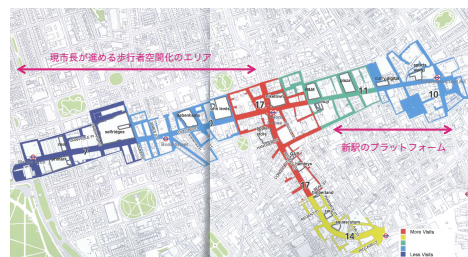
ホコテンがなぜ始まったのかを簡単にお話します。1969年6月、新宿西口広場が廃止されました。機動隊が入って、フォーク集会ができなくなった有名な事件です。その西口広場がなくなった一ヶ月半後の8月、旭川で歩行者天国の社会実験が始まりました。これが日本の歩行者天国の始まりです。60～70年代のちょうど変わり目に、広場の時代からストリートの時代が変わるんですね。

紫牟田：そもそも日本では広場というのは、どのような位置付けと考えればいいですか。

太田：東京では戦後にいくつか広場が出来ました。戦災復興を率いた石川栄曜がコマ劇前広場をつくったり、ヤミ市の後に渋谷のハチ公前広場や新橋SL広場ができたりしましたし、建築だと丹下健三さんの今治市の広場、芦原義信さんの銀座ソニープラザ、前川国男さんの世田谷区役所の広場などができました。広場は戦後民主主義のひとつのキーワードで、羽仁五郎さんは『都市の論理』で広場と民主主義を結びつけて論じました。いまでもそうかもしれませんが、建築の授業では広場の起源はギリシャのアゴラと教わって、広場は民主主義や自治とセットで神格化されるんですよ。戦後は特に

オックスフォードストリートの歩行者空間化: Atkins社ヒアリング

今後のリージェントストリート&オックスフォードストリート: 今年の10月に歩行者空間の基本方針。



その傾向が強かったのではないのでしょうか。そんな民主主義と広場というセットが、1970年代に商業主義とストリートに置き換えられる。その転換がこの時期にあったと僕は思っているんです。

さて、1969年の旭川の社会実験の成功を受け、翌1970年に銀座や上野などで歩行者天国が始まります。旭川は1972年に買物天国を恒久的な歩行者空間にするんですが、これはミュンヘンやクリチーバと同時期です。つまり歩行者天国は世界中でムーブメントのように広がっていったわけですが、原宿のホコ天が始まるのは銀座に遅れること7年の、1977年なんですね。なぜこんなに遅れたのか、と
いかなぜ原宿でホコ天が始まったのか、みなさんご存じですか？

ホコ天が原宿で始まったひとつの理由、それは館ひろしさんと岩城滉一さんなんですよ。もしくは2人が在籍していた「クールス」です。まず1964年、オリンピックの整備で青山通りが拡幅され、オリンピック後にNHKと代々木公園の間に放射23号線が新設されます。表参道の幅員が36m、23号線36m、青山通り40mだったと思うんですけど、広幅員の道路が原宿で3つ繋がりました。それと同時に暴走族が集まり始めたんですよ。もともと伝説のカフェ「レオン」にクールスがたむろし始め、格好良いと評判になりました。1975年、岩城滉一が東映の暴走族映画で主演して、館ひろしと他のメンバーはバンドとしてデビューしたら人気にますます火がついて、聖地巡礼みたいに、日本中の暴走族が集まってきた。どうしたら排除できるかということになり、そうだ、ホコ天しようよ。

紫牟田：入れないようにすればいい、と。

太田：そうなんです。1977年5月29日、初のホコ天開催の次の日の毎日新聞を見ると、「表参道・騒音消えて」と、そのことはハッキリ書いてあります、記事では「作戦大成功。静かで平和な町にもどった」という地元の声を紹介しています。

ところが2年ほど経つと別のプレーヤーたちが登場します。まずロカビリー族、次に竹の子族が出てきます。最初はローラー族が表参道側で踊り始めるんだけど、ここじゃ踊っちゃダメと言われて、駅の反対側の放射23号線に追いやられる。不思議なのは、放射23号線も道路のはずなのになぜか集会がOKだったんですね。それで1980年に竹の子族がブレイクして、全国的に原宿ホコ天が知られるようになる。竹の子は中高生、特に中学生が多かったんですが、インタビューを聞くと涙ぐましいんですよ。「ここなら私もヒーローになれる」とか「いじめられずに友達に会えるとか」。集会の場だったんですね。その後、いろいろなパフォーマー——例えば一世風靡や岡安由美子さんとかが出てきて、バンドが出てきたのは1985年だそうです。それからバンドが駆逐するようになり、89年にバンドブームが始まり、それでもものすごく栄えてしまった。他にもイラン人マーケットが出てきたりいろいろなことが起きて、結局1996年に放射23号線の部分を試験的に中止しようということになり、1998年に全域に渡って中止されたという経緯です。懐かしいということだけでなく、なんだったんだろうな、と思うんですね。あのムードが。

紫牟田：新聞に「マイステージ」と書いてあるのが象徴的ですね。公共空間なんだなと思いました。

太田：そうなんです。当時の様子を克明に記録している滝川久さんという方がいるんですが、彼は1988年から90年までホコ天で行われた全てのパフォーマンスの記録をつけているんですね。滝川さんの記録は本当におもしろくて、昭和天皇が亡くなった一週間後でも、結構みんなはっちゃけているんですね。いまだったら炎上してそんなことできないかもしれません。滝川さんにインタビューをさせていただいたんですが、ホコ天は表現の自由の場であったと。それがあからみんな集まったし、それがあからいまの原宿の文化があるんじゃないかとおっしゃっていた。いま、ストリートが世界



で見直されているなかで、特に渋谷に関して言えば、例えば創造性とかダイバーシティとか、とても公共空間の大事な役割を見出すことができると思うんですね。そのことをちゃんと評価して、と同時にホコ天が抱えていた問題点も明らかにして、現代の新しい街路の姿を探ってもいいんじゃないかと思っています。

紫牟田：太田さん、ありがとうございました。それでは、時間があまりありませんが、会場の方からもご発言があればと思います。

質問者A：車を通さないというのは素敵だと思いますが、例えば渋谷ではどれくらい現実的なのでしょうか。

太田：例えば宮益坂と道玄坂に関して言いますと、渋谷区はそこを「歩行者中心の道にしていきます」ともう謳っています。どこまで歩行者中心にできるのかはこれから考えていくわけですが、荷捌きを減らす実験をしたり、駐車場をまとめる方法を探ったり、歩道を広げた時に歩行者がどう反応されるかを調べると、社会実験をひとつひとつ積み重ねないといけないんですね。時間がかかります。新宿も同じプロセスをやっている、アルタ前から伊勢丹までの道路を歩行者空間化をしようと10年以上のスパンでやっている。たぶん京都四条もそれくらいかけていますし、グラスゴーも30年かけています。インストールするには結構時間がかかります。

渡邊：池袋も同様に、東口の歩行者空間化とってから10年経っていて、荷捌きの実験などをずっとやっています。時間をかけて少しずつ積み重ねながらやっていくというのが重要なのに加えて、先ほど道路管理者と交通管理者（警察）とふたつの管理があるという話をしましたが、実は一番大きいのは地元の方々なんです。いま地方都市でもトランジットモールをやりたいとか、歩行者空間化したいとか言ってますけれど、失敗するのは全部地元の沿道の方々が反対するからなんです。「俺のところは商売できなくなっちゃうじゃないか」「荷物をどうやって運ぶんだ」「不便になるからやだよ」と言われてほしい潰れています。沿道の人たち含めて意識が変わっていくというのが大事なことです。歩いて楽しい道にしたほうが儲かるし、不動産の価値も上がるし、良くなるんだ、ということをもみんなが理解するということが大事なのかなと思います。

太田：それに関連して、先ほども出た横断防止柵ですが、おそらく都内で唯一ないところがあるんです。どこかというは銀座の中央通りです。なぜないのかを地元のまちデザインのグループに聞いたら、道を渡る人がいないか、まちが見張りますということと、駐車場への入り口を中央通り側につくらないということを合意したんだそうです。銀座では、駐車場の入り口は全部裏の道から入るようになっている。そういう地域の取り組みがあって、道路の質が上がっていくということでしょう。

質問者B：渡邊さんのお話をうかがって日本も進んでいると思ったんですが、「時間がかかる」というところで終わってしまうというのはすごく残念だなと思うんですね。なにか非常にわかりやすく、みんながここを目指しているということがわかるような、なにかキャンペーンのようなこと、つまり、市民にも道路関係者にも全員に伝わるような目標を可視化するようなことを考えたらいいのではないかと思います。歩行者優先とかいう行政言葉だと、じゃあ、車道はどうなんだというふうになってしまうので、そうではなくて理想とする豊かな都市の街路や生活をイメージさせ、わかりやすい言葉で共有できるようなものを、国交省が主体となってぜひやっていただきたいと思います。グランドレベルづくりからやろうという草の根の人たちもいるし、ぜひやっていただきたい。今日のお話は国交省の考えを知らなかったことが惜しい！と思いました。

渡邊：ありがとうございます。えー、国交省が考えているというより私が勝手に思っていることをお話したわけなのですが、大きな方向としては、役所自体もそういう方向に向かってきています。ただ、それを実現に移そうとしていくいろいろな調整が必要になってきます。まちづくり自体、大きないろいろな調整の上で成り立っていく話でもあるので、それをどうやってやっていくかは難しいところでもあります。ただおっしゃるとおり、難しい言葉ではなく、やさしい言葉でしっかりとみなさんに理解できるようなかたちで広めていくというのは大事だと思っていて、ある意味、そういうとこ

ろを目指したくてお話をさせていただいたというところもあります。「ミズベリング」(https://mizbering.jp)という活動は水辺をうまく使ってやっ
ていこうということなのですが、実際に現場のいろ
ろなことと陸んでいる人たちの間でどんどん広が
っています。河川局が上手にやったなと思います。ま
さにそういう地域の力で理解が広まっていくとい
うかたちにできればいいなと思っていますので、ぜ
ひ今日お集まりのみなさま方、よろしくお願
いいたします。

太田:先ほどニューヨークの時にサンデー
ストリートというイベントをご紹介しました。こ
れはコロンビアのボゴタで始まった「オープン・
ストリート」という運動なのですが、いまニュー
ヨーク意外にもポートランドやサンフランシ
スコなどに広がっています。私の事務所の所員
がポートランドに見に行ったんですが、マル
シェがあったり、自転車競走をしていたり、沿
道の子もたちがクッキーやサイダーを配つた
り、大人は音楽で楽しませたりと、みんなが
道を舞台に自己表現をしているんですね。その
様子を見ても、道というのはコミュニティを
育てる力があるんだなと思います。ホコ天の
話をしたのは、日本にはもうその経験がある
んじゃないかと思うからですし、それぞれの地
域なりの新しい街路の文化をもっとつくって
いって欲しいと思うからなんです。

紫牟田:渋谷区で始まっている「おとなり
サンデー」も道に繋がりますね。隣が繋が
っていくとストリートになりますね。

太田:区長もおっしゃるように渋谷は「
ストリートのまち」ですからね。渋谷区がや
らないでどうする!という気がします。

左京:だいぶヒントをいただいたんです
けど、お話をうかがいながら、素敵な街路
づくりは、どうしても行政の担当者などの
内部規定からしか始まらないのか、それとも
我々市民からなにかをつくりだせるスタート
を切れるのかな?と考えていました。先ほど
もNPOが主催しているという例もいただき
ましたので、もう一度読み込みながらなに
ができるかを考えていきたいと思います。市
民発で発案するのもあるんじゃないかなとい
うことをうかがえて勇気づけられました。

紫牟田:時間になりましたので、ここで
終わりにしたいと思います。道のデザインは、
まちとまちの雰囲気に関わっていて、ロ
ンドンのbetter streetsで掲げられていた
ように、まさに多様性と個性が表出する場
であるつくづく思いました。長いスパンで
考えざるを得ないことではありますが、わ
かりやすい言葉で、人のための道路とい
う考え方でデザインしていきたいですね。
太田さん、渡邊さん、どうもありがとう
ございました。そして、本日お集まりのみ
なさまもどうもありがとうございました。

可能性としての「OPEN STREETS」



サマーストリート2016 (ニューヨーク)

オープンストリートガイド(2012)

可能性としての「OPEN STREETS」

モデル名	開始年	主催組織	2次機関	NPO	市民団体	公共機関	民間企業	自治体	備考
シアトルモデル	1965								▶公園、公園遊歩道ルートに限定している場合が多い [=交差点が少なく交通整理の必要があまりない(コスト減)] ▶アクティビティが幅広い場合が多い
クリーブランドモデル	2005								▶NPOが主催、出資は民間企業や慈善団体からの場合が多い ▶多岐にわたるアクティビティをルートに展開した特徴
サンフランシスコモデル	2008								▶自治体とNPOによる共同開催 ▶出資も市民が提供して行なう
ポートランドモデル	2008								▶自治体関係組織が主催、出資は市民と自治体から ▶そのほか自治体主催ながらも異なるアクティビティを展開 (シアトルモデルからの脱却)
フィニクモデル	2009								▶NPOによる主催 ▶出資は市民と自治体から
ザパタモデル	2010								▶公共機関、民間組織、NPOによる共同開催で珍しいケース ▶出資は民間企業などから
タンタローモデル	2008								▶公共機関、民間組織、NPOによる共同開催で、市やカウン ティ全体にわたる組織として運営 ▶出資も市民と自治体から
ボゴタ ciclovias	1974								

オープンストリートの7つのモデル

可能性としての「OPEN STREETS」



サンデーパークウェイズ2016 (ポートランド) のルート: 既存の街路をネットワーク化