

## 地区道路のあり方

梅沢忠雄\* 高橋潤二郎\*\* 田村 明\*\*\*

仲尾和雄\*\*\*\* 新谷洋二\*\*\*\*\*

ここ数年、地区道路は各地に次々と誕生し、さらに多くの地域で計画がたてられている。ある意味では、地区道路ブームとでもいうべき現象を呈している。歩行者の立場から道路を見直すという画期的な試みだが、一方では、デザインの画一化、総合的視野の欠如、国・自治体・住民の間の足並みの乱れなどの問題点も顕在化している。ここでは、地区道路が町づくり戦略の基幹であるという視点から、地域の特性に基づいた、安全かつ快適な生活のための地区道路のあり方を求めて、議論を展開している。

## What the Road System for Neighborhood Should Be

Tadao UMEZAWA\* Junjiro TAKAHASHI\*\* Akira TAMURA\*\*\*

Kazuo NAKAO\*\*\*\* Yoji NIITANI\*\*\*\*\*

In these few years, the road system for neighborhood has been constructed at various places in Japan and some more projects are afoot. It seems that road system for neighborhood boom is on. This is the epoch making experiment to consider the road again from the point of pedestrians. On the other hand, uniformity of design, lack of comprehensive vision, and lack of unity among national and local government and residents have been actualized. Here, we discussed how to develop the roads for neighborhood for safety and comfortable lives, based on the viewpoint that road system for neighborhood is the basic strategy of constructing the community.

## 報告①

企業・官庁の論理から生活の論理へ

報告者……仲尾和雄



日本の団地開発は欧米諸国に比べて30年あまり遅れているように思います。私が仙台市郊外の七ヶ浜団地開発を担当したときに考えたのは、既存の団地があまりにもありきたりなので、何か新味を盛り込むことができないうことなのです。そのポイント

\* UG都市設計社長  
President, Urban Garde International Co., Ltd.

\*\* 慶応大学教授 (本学会員)  
Professor, Keio University

\*\* 法政大学教授  
Professor, Hosei University

\*\*\*\* 西武都市開発常務  
Managing Director, Seibu Urban Development Corporation

\*\*\*\*\* 東京大学教授 (本学会員)  
Professor, University of Tokyo  
昭和57年12月8日実施

は、人間が車に邪魔されずに自由に歩けるようなレイアウトをつくることでした。格子型道路形をやめ、旗ザオを向かい合わせたような形につくったところ、緑道を東西南北に完全に配置することができたわけです。そこでさらに、住宅の前の細街路も工夫しようということ、オランダへボンエルフの研究のために人を派遣したり、細街路に段差をつけたり、道の中に木を植えてみたりしました。

開発許可による細街路の幅員は6mなので、植樹によって残るところ4m強しかなくなってしまいました。その幅員については警察や消防署などとの問題もありますし、要は道路関係諸法規や都市計画法などとの調整でした。その過程で、宮城県が建設省に対して熱心に働きかけてくれまして、植樹した地点の幅員は4m強であっても、植樹の間隔を30mにすればよろしいということで許可を得たわけです。

団地の街路は私道ではありませんから、そのデザインについては、受け入れる自治体の態度によってかなり違ってきます。このときは町との共同開発ということで割とうまくいきましたが、一時は緑道について町が動揺したこともありました。つま

り、落ち葉対策にお金のかかるような緑道をなぜつくるのか、といった意見が他の市町村からよせられて、やや悩んだようです。

本日のテーマは地区道路ですが、地区といっても私が述べてきたのは細街路だけです。そこで重点を置いたのは、いかにして人間の生活がより豊かに、より楽しく、より安全に営めるかということで、そのための装置をつくったわけです。それを使うのは住む人々ですから、その装置を通して住民の間どのようなコミュニティ意識が生まれてくるのか、そのあたりが重要になってくると思います。

ただ、こうした仕事をする中で、つねづね感じていることは、開発が企業の論理、あるいは官庁の論理だけでなく、いわば生活の論理といったものによって実現されなければ、本当に望ましいものではないということです。ここで直面するのが、省際といいますが、省庁と省庁の間の領域にかかわるところの問題です。地区道路を考えると、やはりこの省際の観点が最も重要な点だと思えます。

## 報告②

### 画一化している地区道路のデザイン

報告者……梅沢忠雄



最近、地区を個性化していく、つまりリージョナル・アイデンティティという言葉が使われ始めています。そのためには地区のまとまり——これがコミュニティにつながるとは思いますが——が重要になります。このまとまりを支える一つの軸が道路になるわけです。ただ、今は地区道路フィーバーみたいな感じがあって、地区の個性化がいわれる割には、どこもかしこも似たような道路になっているようです。

道路のように基本的なものにはかなり高度なデザイン感覚が必要ですが、最近の地区道路は、建築家やデザイナーが余りにも一意的に決めこみ過ぎていのように感じます。いろいろな要素を入れ過ぎて、オーバー・デコラティブになっているわけです。今のフィーバーがさめて、5年なり10年したら、どうしてこんなにゴタゴタとしているのだらうということになるのではないのでしょうか。道路は20年、30年の単位で使っていきますから、余り過剰なデザイン

をすると飽きがきます。飽きたら再開発すればいいといわれますが、商店街ならまだしも、住宅街ではそう容易ではありません。道路は洗練されたというか、もっとクールなデザインにとどめておかなければいけないと思います。

それから、地区道路で問題になるのは車の問題です。私は車が非常に好きなので、いつも車の味方として都市をながめています。そこで地区道路の場合には、余りにも単純に車を排斥するようなケースがあるようです。例えば、仲尾さんが担当された仙台のニュータウンにはターボの新車がたくさんあるにもかかわらず、道路にはハンプがあって、車はそこをそっと行くということが、どうもチグハグな感じがするのです。

そこで車に合わせて街を変えろというのではなく、街のあり方に合わせた車をつくったらどうかということです。どうも日本の車は、高速性とか見た目のデザインばかりが強調されている反面、ファーストバックで死角が多い、地区道路のようなロースピードで走るところでは操作がしにくい、フロントガラスやシートが寝ているといった面で、安全性とか、やさしい操作というような人間となじんでいく観点が抜けているように思います。ヨーロッパの車は、安全性を考えてシートは直角で、フロントの視界が広いし、また、低速でのトルクが十分にありますから、歩行者と話しながら運転することも、ごく簡単にできます。ニュータウン内でロースピードで走ることに、安全性からも、操作の点からも、日本車より優れています。こうした車サイドからの発想の転換も必要になっていると思います。

## 報告③

### 歩行者の目から見た総合的な町づくりを

報告者……田村 明



地区道路を取り上げたとき、まず考えるのは歩行者です。歩行者の立場から都市や道路を考え直してみたいと思います。私も町づくりをする場合、3つのレベルから考えなくてははいけません。第1に、ニュータウンづくりのような、幹線道路とか鉄道をつくるといった大規模な都市の骨格や主要な内蔵を

つくってゆく問題があります。次には、土地利用と開発のコントロールが必要です。第3の要素として、広い意味でアーバンデザインといっていますが、人間サイドから見た、きめ細かな点からの町づくりです。

この3つがそろわずに、ばらばらな施設づくりだけが都市計画だと思われてしまうと、昭和30~40年代に見られたおかしな町ができてしまうわけです。例えば、どこの町でも歩行者の安全対策としてガードレールができました。しかし、ガードレールの内側に電柱が立っていたり、ゴミ箱や自転車が置いてあったりする。歩行者を通すためのものとは思えないものが、歩行者対策としてできています。あれは車の通る道に人間を出すなという柵になっています。結局、人間をガードレールの中に閉じ込め、道路から排除するというひどい町にしてしまったわけです。その次にできたのが歩道橋です。これは、都市景観上もよくないし、老人や幼児を連れた母親、障害者などにとって、非常に不便なものになっています。つまり、きめ細かさが歩行者の立場から考えられていないわけです。

あらゆる町づくりには必ず道路が出てくるし、そこには必ず歩行者がいます。一方では大きなテーマから攻め、もう一方で歩行者サイドから具体的に、きめ細かく考えていくと、いくらでも町づくりのテーマがあると思います。私自身、この考え方で横浜市を始め、いろいろな所で試みてきました。横浜市で高速道路を企画化したときは、それに伴って大通り公園という細長い公園を考え、町の真ん中に人間が散歩できる緑豊かな空間をつかったわけです。伊勢佐木モールも、いろいろと障害がありました。とにかく歩行者を基本として町づくりをしたところに意味があると思います。車が100キロで走るような所には「町」は存在しないわけで、やはり歩行者から見たときに初めて「町」になります。そうした目で建物や広場や道を見直したときに、これまでの価値観と違った、あるいは矛盾しあうような別のデザインがありうるわけです。ですから、こうした新しい目で、町を徹底的に見直してやる必要があります。

ただ問題がいくつかあります。第1に、いくつかの実例ができると、それらの部分的な「いいところ取り」をして、その町の全体のストーリーとちぐはぐな面が出てくることです。それは、私どもが企画した横浜市のその後の町づくりの中にも出てきています。第2は、政府の各省が、これまでは反対した

り無関心でしたのに、今では鬼の首をとったように、急にソフトな町づくりの分捕りあいをする事です。

道路は法律的にも非常に複雑で、いろいろな官庁がからんでいます。私どもは道路を物として考えるだけではなく、そこにある生活のあり方まで含めた、総合的な観点で考えています。総合的なものを演出して、しかもそれが地区の個性に合ったものでなければいけません。地区のちょっとした表情、生活の表現をどうやって出していくかという問題です。各官庁が縄張りを争い、今までと同じように自治体に画一的なものを押し付けては話になりません。質を含めた町づくりを考えるのはけっこうなことですが、道路が全国画一ということは、車の側から見た場合にいえることであって、歩行者から見れば、地方の創意工夫こそが必要なのです。地区道路の問題は、地域の生活を含めた総合的システムをどのようにつくるかであって、官庁サイドの物理的な計画基準とか、予算の実施期間に間に合うかといった都合が出てくるのは、むしろ弊害ではないかと思っています。

#### 報告④

##### 地区道路評価における「時間」への配慮

報告者…高橋潤二郎



これまでの報告から、私は地区道路の問題とは街区のプランニング、とくに街区の中のパブリックスペースないしオープンスペースのデザインであると理解しました。率直に言って、戦後30数年を経て、日本の都市計画もようやくここまで来たという感じがします。ただ、地区道路については、これを車から歩行者へという視点で統一できるのか、という疑問が残ります。

従来、車道はネセサリー、歩道はアクセサリーだと考えられてきました。しかし、「車から歩行者へ」という視点の背後には、従来、アクセサリーだと思われたものがネセサリーであるという、いわばフィルムを暗転させるような考え方があると思います。しかし、この考え方はどこまで可能であろうか。むしろ、この問題はネセサリーとアクセサリーの反転というよりは、「車も歩行者も」という、いわばネセサリーの拡大と考えるべきではないかと思っています。

この点で象徴的なのは、安全で快適な地区道路ということであって、そこには迅速で確実さが落ちていることです。そこで問題の第1は、これから10年ぐらいの間に車による注文配送が多くなってくると思いますが、その場合、注文は情報ですからいいとして、配送のシステムにおいて迅速、確実という点には一体どう対応していくか考えなければならないと思います。

第2の問題としては、街区のオープンスペースの設計の基本は「分離」だと思いますが、現実の地区道路を見ると、分離ができていないわけです。逆に「融合」という形になっていて、どこかでみんなが我慢するような状態が見られます。これは空間面積が狭いから分離できないのか、それともこれが日本的な形なのか、分離か融合なのか、どちらが良いのかという、むしろ問題提起です。

第3の問題点は、地区道路についてはこれまでイノベーターのいろいろな苦勞がありました。果たして時間的ディメンションをどの程度まで考えたかということです。例えば、歩行者の立場から考えると樹木などの従来はアクセサリーだったものがネセサリーになるわけで、それは10年ぐらいたってようやく落ち着いた景観になります。一方、10年たった段階で交通などはどうなってしまうのか。これらはどのぐらいの年限で考えていったらよいのでしょうか。これに関連してネセサリーでいえば、表面の歩行者の問題は解決したとしても、地下の電力や下水といった地下構造はどうなるのかということも含まれています。

第4点は、地区道路に直接関係ないのですが、現状では交通標識が余りにも多くて、景観を非常に損ねています。道路はシンボリックな空間であるという考えのもとに、高速道路、普通道路、地区道路に、それぞれ見合った標識の設計や配置がもっと議論される必要があると思います。道路標識を少なくしてはどうかと思います。

## ● 討論

### 1. 地域特性に根ざした主体的な町づくりを

**新谷 (司会)** 報告では、人間あるいは歩行者の立場から地区道路を見直すことが、重要なポイントとしてあげられたと思いますが、これをどう考えていったらいいのか、もう少し細かく議論を深めてみたいと思います。

**仲尾** 私は道路の専門家ではなく、住民にいかにより良い住居を提供するかという立場でものを考えています。そこで私どもが団地の中につくったのは、道路というより庭でした。路地裏の雰囲気を生かすために、パブリックとプライベートの境界領域をぼかしてしまっただけです。例えば、道路に敷き込んだ人造石をパーキングまでつなげたりして、奥さんが家の前を掃除すると、そのまま道路を、街を掃除するような雰囲気をつくって、住民が交流できるような細街路を目ざしたわけです。今では、車が20キロ以下で走るの当たり前となり、この道路を赤ん坊がハイハイして遊んでも、安心という状況になりました。これは人車共存の地域なので、当然といえば当然のことです。

もちろん、団地周辺には車が走る道路がありますから、そこではある程度のスピードを出してもいいわけですが、それと個々の団地なり地域の諸施設を網の目のように結ぶのが地区道路ではないでしょうか。これをいかに、どのような形で結ぶかの根本は、やはり生活の論理だと思います。ですから、地区道路にはいろいろな形があってもいいという気がします。

**新谷** 地区道路が団地内だけの問題ではなく、ほかにも様々なタイプがあるべきではないかということでした。その点で、歩行者だけでなく車の側からの問題を指摘された梅沢さんはいかがですか。



**梅沢** いまのお話や田村さんの報告を併せて考えますと、地区道路は生活とか文化的な意味合いを含めた、非常に総合的で、多岐にわたった要素をもたせていかなければならないように思います。しかし、行政とか地元が個性的で文化的な町にしたいと計画しても、個々の部門の事務レベルでは全く反対の方向へ行ってしまうということも多く、地区道路はいま、過渡期にあるように思います。

地区道路をつくるには、地域の中に一つの新しい価値を創造していくことに対して、地域の行政と住民が足並みをそろえ、統一性を育てていかなければなりません。これについてアメリカの人と議論したときに、彼らが強調したのは、行政、市民、ディベロッパー、学者などのだれかが強く、リーダーになるのではなく、みんなが同じレベルでないとよい町はできないということでした。

ただし、地区道路に余り過剰な期待をかけるのもどうでしょうか。日本では、高橋さんがいわれたように、空間の狭さが一つの弱点で、道路にしても住宅にしても必要なスペースがとれないという欲求不満があり、それが地区道路へとぶつけられています。ありとあらゆる願望を背負わされた感のする地区道路が、いくつつくられつつあるように見えますが、もっとゆったりとしたスタンスをもった、デザイン的にすっきりした地区道路ができないものかと考えています。

それから、どうも日本では、いったん決めると融通がきかないという面があります。自動車の止まる場所はここと、決めつけすぎる傾向があります。それで駒止めとか、コンクリート構造物などが路上に出てしまいます。これでは人と車の共存はあり得ない。車が歩道に片側だけ乗り上げるという方法もあると思います。車は片輪だけでも歩道に乗り上げてはいけないというのは、タイトであり過ぎます。そうした意味で、デザインが余りにもきちとなりすぎて、想像を絶する使い方がされなくなっています。都市の中では、想像を絶したドラマが必要であり、それが起こるところに楽しさがあります。

日本は車と人と地区道路を狭量に考えすぎています。もっとごしゃごしゃしたところから考え始めて、ついにシンプルなものに落ち着くといったことが、高度のデザインではないかと考えています。その点で標識も、そろそろ総点検される必要があるでしょう。電柱なども埋設という話がありますが、いろいろと問題があるようですから、すぐに地下埋設へと短絡せずに、電柱も最近の電話ボックスのようにデザインしたらどうでしょうか。

**田村** 地区道路を総合的な視点から考えていくのは当然だと思いますが、その場合、デザイン、技術、生活などのいろいろな要素の接点に立って、最も総合的な目でものを見ることができるのは、やはり地区に密着した自治体の行政官です。しかし、行政にも創意性に欠けるものがあり、限界があります。自治体でも建設省でも、あるいは企業でも、そこでしかやれないそれぞれの役割り分担を、きちんとめいっばいやってくれるかどうかが重要なのです。ところが実際はそうではなく、これが良さそうだとすると、みんなが同じことを始めてしまう。それが困るのです。

次の問題は、地域の特性に合ったまとめ方ができるのは自治体だと思いますが、デザイナーが出して

きた案を演出し、プロデュースするようなセンスが自治体にあるかどうかです。ここにも、あるものが流行すると、地域の特性や将来像も考えずに寄ってたかって飛びつくが、はやりでないと思向きもしないという傾向があります。

第3に、行政がどう先走ろうとも住民が納得しなければできませんから、大幹線道路は別として、地区道路などは強権的にすすめることはまず考えられません。やはりバランスをとらざるを得ない。そのバランスの中で最も不足しているのが、総合的にものを考える立場です。個々の要素を統合的に考える人が必要ですが、これはきちんとした演出もしなければいけませんから、表面に出るエライ人ではなく、むしろ黒子です。いま一番欠けているのは、こうした黒子になれる第一線の人たちだと思います。世の中で流行しているデザインというので、そのデザインだけが表に立つのは、やはり黒子となる統合的立場に立つ人がいないためです。黒子がいるかないか、これが地区道路の良し悪しを決定づけます。

地区道路を改めて考えますと、道路は基本的には2点間を結び、ここからあちらへと行くものですが、地区道路はどこかへ行くのではなく、その中で遊んだり、徘徊したりするという生活の要素を多く含んだものだと思います。その典型は住宅街ですが、車や鉄道で運ばれて、そこで降りて徘徊するという点では、商店街だって、ビジネス街や工場街の一部分だってあてはまるかもしれません。とにかく、地区道路は従来の道路と意味が違って、生活全体の内部に入って、それぞれをうまくつないでいく公的空間です。その中では、車を使う人間であっても、車を降りた歩行者に変わるわけです。

ただし、歩行者になるといっても、ときには歩行者にならない場合もありますから、これを絶対の原則にははいけません。要するに、いままでの町づくりに欠けていたテーゼを出して、歩行者との接点はどこにあるかを具体的にとり上げることが重要です。例えば、横浜市の馬車道はセミモールで、車道も狭くしたが、民間の敷地も壁面線を後退させて歩道を広げました。車道だけでなく地元の民間側も協力して、負担を公民ともに分けあい、その限りで車とも共存する方式をとりました。電柱も埋めていません。その結果を受けたのが伊勢佐木町です。ここは全面モールで、電柱も埋めまして、他人から見れば馬車道より伊勢佐木町がいいと思われれます。しかし、私は町をつくっていく問題設定の仕方と、

それをさばっていくプロセスが重要だと思いますから、馬車道のような条件の中で努力してつくったということにも、大いに価値を認めています。ただ、見た目に格好のいい伊勢佐木町の姿だけをまねようとするので困るのです。馬車道も伊勢佐木町も、そのプロセスが地区道路の中で評価されない限り、はやりものに飛びついてはだめでしょうね。地区道路では、このあたりのことをよく考えてほしいと思います。

## 2. 町づくりに欠かせぬ“影の村長”の育成

**新谷** 地区道路といっても個性があり、そこでは住民と自治体がからみ合いながらつくっていくプロセスが強調されたわけです。しかし、現実にはコミュニティ道路が1本ぽつとあって、まわりは何の変哲もなく、なぜここにこれが存在するのか分からない。しかもその外へ1歩出ると、在来のものがたくさん生き続けていて、新旧それぞれのルールがこんがらがっています。さらに、住民が割合に道路離れして、自分の家の前にあるゴミさえ拾わなくなっているし、コミュニティ活動もないという話もあるわけです。こうした現実を前にして、地区道路はどういう形で計画し、建設し、あるいは利用したらいいのでしょうか。

**高橋** 歩行者優先の道路をつくること自体、庭を設計するみたいな話で、余り問題はありません。従って、問題は既存の道路をいかに再開発していくかに集中されると思います。そのとっかかりとしては、昭和30年以降に民間のディベロッパーがつくった団地の道路——多くの場合私道になっていますが——がだんだん痛み始めて、メンテナンスもできなくなってきたため、これを市に移譲しようという動きがあります。

この場合に問題になる点は、主要な道路に面している人はみんな反対するわけです。これは通過交通量がふえるため、そうでないところの住民は賛成するというのが基本的な傾向です。反対にしる賛成にしる、ここで問われているのは、やはり住民がどのように道路をとらえているかということです。そして、住民がそうしたことを自覚していくためには、コミュニティ・ディベロッパーあるいはオーガナイザーとも称すべき、民間でも役所でもない、その中間的役割を演ずる専任者がが必要です。日本に本格的なコミュニティ運動を育てようとするならば、労働組合の専従者のような人がいないと、とても無理

だという感じがします。

**仲尾** いうならば、影の村長さんみたいな立場の人ですね。実際、ある会社で区画整理を中心になってやった人が、長年その地域の事務所にいるうちに住民が何かと相談に行く、影の村長みたいになった例があります。ですから、民間ディベロッパーの側でも、そういう人材を育てて配置することを考えなくてはいけないと思っています。例えば、レストランをつくっても、その上には集会場をつくって、コーヒーの一つも出しながら温かい雰囲気の人々が集まれるようなことを、心よくできる人を配置するのが大事になってくるわけです。

**高橋** コミュニティも一律的でないと思います。コミュニティというと、近所付き合いということがまずイメージされますが、小学生をもっているライフステージにおいて、この近所付き合いは最もホットになっています。この段階を過ぎるに従って熱がさめていくわけで、子供が大学に行くころは付き合いもかなりクールになり、さらに大学を出て、いわゆるエンプティ・ネスターズになるとコールドになります。ですから、コミュニティの状態にもいろいろな段階があることを見きわめ、それに応じたオーガナイズをすることが必要であって、いつもコミュニティを活発にしていなくてはいけないという一律標準型には問題があります。しかし、中央官庁は安全のために標準化をいつているわけで、このあたりはどう考えたらいいのでしょうか。

**田村** 安全のためだけでなく、安全に仮託して何かをしようとしているのでしょうか。しかし、いまの官庁のシステムでは、やはり一つのマニュアルをつくっていかないと仕事にならないから、安全を前面に立てているのでしょうか。

それはそれとして、コミュニティ・オーガナイザーとか影の村長とか出ましたが、私どもも町をよくするために、主要地区に課長相当の副主幹を設けたわけです。それまでの役所の仕事はすべて縦割り、事業割りでした。例えば、市民が相談に来ても、あるときは再開発事業へ、あるときは建築規制のところへ行ってみるが、みんな自分の守備範囲のことしかいわないで、それ以外のことは逃げてしまうから、市民にはどうも分からない。地域についての総合的な視野に立たないと、こうした市民の相談に応じられないわけですから、ある程度経験があって、いろいろな問題を総合的に見て、市民の相談を受け止めることのできる課長級の人をおいてみたわけで

す。なかなか期待したとおりに動けないもので、完全に成功したとはいえませんが、それ相応の役割を果たしたように思います。

それから、歩行者街路の計画区域に関しては、重点地区を指定して、ここにはいつでもアーバンデザインチームを関与させ、地元、官庁などをこちらから出かけて行って説得して回るという方法も取りました。神戸などでは、特定の地区を指定してそこに民間コンサルタントを派遣し、いろいろな相談に対応させていく方式をとっています。とにかく、必要などころでは、自治体が積極的に人を投入して、知恵を出し、総合的な視点から調整していくことも必要だという気がします。

**新谷** 地区道路も町づくりの一つの部品にすぎないと思いますが、その部品もつくろうとなれば、国の方の縄張りか縦割りになっていますから、細かいところでいろいろな規制やら手続きが必要になって、いくつもの官庁と折衝するという羽目になるわけです。そうした点での調整機能が、やはり自治体に最も求められる役割になるのでしょうかね。

**田村** 私もそう思いますが、現実には自治体も国の各縦割りシステムの末端機関になっています。しかし、これを変えるのはやり方によっては可能性があるわけで、私がいくつかあげた話もその実例です。地域の特定的の問題を取り上げるわけですから、国のレベルで統合するのは基本的に無理な話です。その地域の実情をよく知り、しかも国レベルのいろいろな諸制度に対しても十分に弾力的に対応できる形であれば、自治体においてさまざまな知恵を結集し、統合的な力が発揮できると思います。ただ、いまの状態のままではそこまでいっていませんが、そうした可能性をもった芽はあちこちに出てきています。

それから、地区道路は町づくりの部分、要素という話ですが、要素の中でも、全体の各部分を結ぶ基幹的なもので、その地区を変えていくキーになり得るものだと思います。それによって、周辺に大きな影響を与え得る地区戦略的なものとして位置づけると、やはり、かなりきめ細かな総合的な計画案をもっている必要があります。ですから、そこにタッチする人は、フィジカルなプランニングについての知識やある程度のデザイン的知識もなくてはいけないし、しかも、そこで展開されるであろう生活に対応できる柔軟なものの考え方ができて、その地区に愛情をもっている人でなければ、住民に対する説得力というものがでてこないと思います。そうした人間を

育てていくことが、これからの重要な課題だという気がしているのです。

### 3. 地区道路ブームの中のプラスとマイナス

**梅沢** 先日、バルコの主催で、「町づくりを考えよう」というシンポジウムを開いたら、驚くことに、料金が1人2万円なのに1,000人近い人が集まったんです。ニューヨークからゲストを呼んだりしたせいもあったのですが、ファッション関係なども含めた幅広い分野のデザイナーたちが町づくり、都市づくりに非常に関心をもち始めていて、逆にわれわれ都市計画屋がここではマイノリティになってしまいました。こうした多彩な人々が入ってきて、都市づくりに意見を述べ、実際にプロジェクトを動かしていく時代が変わりつつあるようですね。

**高橋** その傾向は、ある意味で非常に好ましいと思います。ただし、皮相的に都市を見るのではなく、原理、原則を忘れないでほしい。要するに、地区道路に植栽する、当然落ち葉がたまる、それが下水道に流れ込む、その下水道はどのくらいのサイズのものが入っているのかを忘れてはならないということです。日本の場合、基礎的なインフラストラクチャーのサイズが小さくて、その小ささを外側のビジュアルな点で補おうとするあたりに、豊かさといっても中くらいの豊かさの悲しさがあるようです。

**梅沢** 確かに都市計画のベーシックなところが土地問題などの理由で伏せられていますね。江戸時代の外は木綿で、内側を赤いシルクで着飾った町人の話とは逆の例に地区道路がなっている感じです。とくに最近、いろいろな分野の人たちが入ってプロジェクトをやっていますが、どこかおかしいなと感じることが多いのは、都市計画の中のベーシックなところをきちんと押さえていない点です。その結果は、せっかく積み上げたものがスクラップになってしまいうわけで、これが日本の都市計画の最大の課題だと思います。

これに関連して、以前、道路整備5か年計画の勉強会とかで若手の官僚や専門家がたくさん集まったことがあります。そのときのテーマが、1m45cmとかの歩道の中で自転車の通る幅は75cmにすべきか、65cmにすべきかといった話で、道路構造令を改定するから意見を述べてくれというわけです。こういうものを国レベルで法律としてびしっと枠をはめるところに問題を感じましたね。75cmにするかどうかといった話は、その地区の特性とかアイデンティ

ティが尊重されなければ守られないんですから、法律で細かく決めるよりも、単なるガイドライン程度にしておき、もっとベーシックなところではきちっとしたものを決めておく、といった方向に変わらないものではないでしょうか。

**新谷** 役所の側のそういったぎくしゃくとした問題は、地区道路ではとくに多いですね。歩行者優位で地区道路を扱えと、口ではいいですが、このほど改正された道路構造令でも基本的には車優位になっています。つまり、歩行者優位で設計しようとする、いろいろな点から、そうした設計ができにくくなってしまおうという例がいくらでもあります。

**田村** とにかく歩行者のための道路をつくろうとしても、国の側は口では大いにつくれといいますが、実際つくるとなった場合は、道路交通法の車両規制に従って、本来は車両の入る道路として設計してもらわなくては困るとか、きちんと緑石を入れて段差をつけろとか、いろいろと障害が出されてくる。本来は、そうした障害を取り除くために動くのが役人の仕事だと思いますが、現実には逆になっているわけです。新しい制度をつくっては、そうした口を出す場をふやすのではなく、現在ある障害を除いて、歩行者優位のために動いてほしいものです。

**高橋** いまのコミュニティ・オーガニゼーションは本来の意味で主張されていると同時に、財政負担の軽減という動機づけからも出ています。最近では、地方自治体ばかりでなく、国にもそういう傾向が出てきています。政府はパブリックなことだけをきちんとやっていけばいいのであって、“プライビック”という中間地帯をつくり、市民にとって一番重要な家庭の独立をじわじわ侵蝕することでもって、これをコミュニティ重視だとすれば、大変いやな感じがしますね。

**田村** 公のものが私の領域に必要以上に踏み込んでくるということですが、地区道路でも、市民の側が国の補助金をあてにして、一種のものとり精神になってしまうと、かえってうまくいかないわけです。市民が公にすべてを依存するのではなく、自らもそれ相応の負担をして、主体性を守ることが必要ですね。馬車道のときも、車道の方もけずるが、市民の敷地も2.5mだけ後退して歩道を広げたわけです。自分たちも身を切り、そこで知恵をしばって、全体をよくしていくというプロセス、考え方が大切です。自分たちは負担せずに、補助金にぶらさがっていると、お金がいくらあっても足らなくなるし、市民も

あなたまかせで、自分たちで町を育てていこうという意識が生まれてこないわけですから、やはりコミュニティとしての地区道路の視点から見れば、あまりいいものではないと思います。

**高橋** その意味では、最近、地価があまり上がらなくなったことは、よいインパクトを与えていると思います。従来、きちんとしたメンテナンスなんかしなくても地価は上がるものだとされていましたが、それがそうもいかない状況になると、これから面白くなるような気がします。

**梅沢** アメリカでは、その地区の転売バリューが下がるとみんな困るわけで、そうならないように民間ディベロッパーがアフターケアをきちんとします。住民のトラブルを先取りして、事前に解決するシティシューパーなどという町づくり屋さんを住まわせて、トラブルが起こらないように、コミュニティとしての価値を維持しようとするわけです。日本でも、分譲地やマンションあたりで、そろそろそういった10年先を見越したアフターケアに重点を置く状況になっているように思います。

**仲尾** アフターケアということに関係すると思いますが、私どもがつくった団地ですが、住む階層が小学生ぐらいの子供のいる家族といったあたりにまともっていて、町のデザインがどうしても画一的になってしまうわけです。しかし、町というのは一つの階層だけでは面白くない。現在は、道の掃除なども日を決めて、いい雰囲気です。これからは、画一的なものから多様な要素をもった町へとどうやって育てていくか、そのあたりが大きな課題だと思いますね。

**高橋** これからの問題としては、農村における地区道路設計と、東京や大阪などの都心などの裏通りの再開発ですね。東京の銀座とか丸の内、日本橋などは高層ビル化して夜間人口はいないが、昼間人口が多い。しかもその周辺の人形町あたりはまだ定住区としてまともっていて、そのあたりの裏通りをどうするかという問題で、道路の二重性が最も顕著に現われています。

**田村** 歩行者から見れば、都心の地下鉄、地下街と外をつなぐアプローチが実に歩行者を無視しているのが問題です。楽しく歩いて、歩きやすければ、人はもっと都心を歩くと思います。その点についての配慮がなさすぎますね。

**高橋** 大手町周辺の地下街はもう一回、地区道路として再開発してもらいたいものです。



梅沢 裏路地については、中央区が佃島の泥道をペーパメントにしたのですが、そのときにいろいろと問題が出ました。普通の道路は側溝をつけます。ところが、佃島は、路地に庭だか道だか分からないように植木鉢を所狭しと置いてありますから、測溝をつけると植木鉢が置きにくくなってしまいます。そこで道の中央に簡単なV字型の溝をつくって、雨水程度を流す仕掛けにしたわけです。これは建設省とか東京都でなくて、身近な中央区が担当したから地元の話をよく聞けたということでしょうね。これなどは、裏路地の再開発で忘れてはならない点だと思います。

#### 4. 町の個性化のカギを握る地区道路

新谷 地区道路は現在、一見はなやかに、どこの都市でもすすめられているように見えますが、みなさんのお話にあったように、都市道路の中での取扱いにおける位置づけから見ると、まだ局部的な域を出ません。しかし、その割には地区道路が一種の流行みみたいになって、国の各省庁や自治体が一斉に注目して、別個にいろいろな対応策をとり始めたため、いろいろと競合がおこって、かえってうまくいかない面もかなりあります。また、農村とか都市の裏路地のように、まだ手もつけられていない分野もあるということで、歩行者の連続性とか地区のコミュニティなどの問題を考えると、歩行者、あるいは人間の立場から見た町の道路のあり方が、もう少し素直に考えられていかなくてはいけないのではないかと感じました。最後に、みなさんがまだ言い残した点や、これから考えなくてはならない課題がありましたらお願いします。

高橋 私は、この地区道路に代表されるように、道路や町づくりについて、ヒューマンスケールのところまで関心が及んできたこと自体は非常によいことだと思います。ただし、それをやるのは国なのか、地方自治体なのか、それとも住民なのか——。やはり、小さくなればなるほど住民がすすめていくものではないでしょうか。ですから、住民がすすめる場合の障害をなくすことを国はやればよいのであって、それ以上のことに国が乗り出すべきではありません。しかも、財政赤字でお金がないために、大きな投資ができないから、地区道路のような小さなところで、何か点を取っているような感じが見えます。地区道路に注目すること自体は悪くはないのですから、縦割り行政の中でみみっちく功を競い合うようなこと

をしてほしくないわけです。

梅沢 私はいま、長崎で地区道路の仕事をしています。長崎の色は何かを、色彩の専門家にも入ってもらって調査、研究しているわけです。都市はいろいろな色で構成されていますが、あるパターンの色が都市にはあって、それが余りにも乱れているところは美しくなくなります。地区にも色があります。そうした地区道路と住宅の色とか町の色とが、どういう許容範囲で調和するのかといったことを検討しているわけです。こうした方向から、地区道路をその地域の資源とか、地域の特性などにうまく結びつけていくことを考えていますが、こうしたことから町の個性ができてくるとありがたいと思います。これまでは、余りペーパメントがすばらしい色になると、そこを歩く人たちのファッションが限定されたり、少し不快感を催すということなどができて、そのあたりで混乱しているケースもいくつかありました。これからは低成長時代ですから、ゆっくりと時間をかけて、きめ細かく考え、歩く人たちがうまく引き立つことを考えていきたいと思っています。

田村 私どもが横浜市で最初に始めたときは、道路を歩く面から見直させるという戦略がありました。そこで、多少、道路に派手なタイルを入れたり、派手なデザインをとり入れたのは、道路屋さんが「こんなものは道路じゃない」といっても、道路に対する意識を変えてゆくためにややばなしいところから手をつけたわけです。それに続いて、壁面線後退などのいろいろな町づくりの仕掛けを次々に行っていたのです。これは、その時点での戦略にのって、単に歩道のデザインだけを目的にしたわけではありません。例えば、ミュンヘンモールを見ても、別に歩道なんてどうってことなく、周囲の建物や町並みがすばらしい。やはり、あそこまでしないと町づくりもいけないのです。私どもの目的は、あくまでも道路をきっかけ、あるいはひとつの材料にしながら町づくりを展開したいということです。それなのに、表面的なところだけを見て、歩道のデザインだけを局部的にまねすることは絶対にやめてほしい。常に、もっと大きな町づくり戦略の中で、創造性をもって道路を考えていただきたい。これが第1点です。

第2点は、マニュアル化は百害あって一利なしということです。ある町の例を紹介することは、お互いに刺激を受け合うのいいと思います。しかし、これはあくまでも参考例で、考えるのはやはり自分

で考えるべきです。マニュアルは楽なんです。その通りやれば間違いはない。議会で文句をいわれても、「いや、このマニュアル通りにやっています」といえば済んでしまいます。しかし、創意工夫も、自主性も、地区の特性もなくなってしまいます。しかも悪いことに、マニュアルになると権威をもつわけです。まねをしているうちはまだかわいい方で、それがマニュアルになると権威がついて、非常に問題になります。やはり、その地区の実情の中で、役人も住民も一緒になって、ごちゃごちゃしながら創意工夫して出てくるものが本当です。事例を紹介するなら、それを部分的にではなく、どういうプロセスでそれが出てきたか、町づくりのストーリーとして紹介するべきでしょう。

第3は、道路という共同の空間を、地区の個性づくりの手がかりにしていくことです。家とか建築物

は各自が好きのように、勝手につくりますから、なかなか建築の色や形を統一することは困難です。そうしますと、まず道路という住民の共通資産あたりから、みんなで一緒に考えて、その地域の個性を考えていく。そして、その道路に合わせて、家をどうつくっていくかというくらいにならないと、その地域の個性づくりはなかなかうまくいきません。町の個性化を促進する方向で、地区道路を活用してほしいと思います。

新谷 地区道路の問題から、町づくりやコミュニティづくり、財政的な問題に至るまで、いろいろ幅のある角度から意見が出されました。これが今後の地区道路のつくり方や考え方にある程度影響して、よりよい形で計画、建設、管理などに寄与していけば幸いと思います。本日はどうもありがとうございます。