

## 景観形成・地域活性化に資する公共空間のデザイン

中野恒明\*

21世紀は「環境」の時代と言われる。地域の活性化、再生を図るにあたって、都市内における街路を含む交通空間のあり方も、より人間的なスケールの快適環境に脱皮していくことが求められている。一方で国内各地の地方都市の中心市街地の衰退、欧州等の都市再生の事例や自らの都市デザインの実践事例を交え、都市環境デザインの果たす役割について、とりわけ街路や広場などの公共空間の重要性を説く。そして街づくりから街づかいへの視点、すなわち成熟した都市社会における空間のデザインだけでなく、それを運用していく市民主体の都市の楽しみ方や、都市の魅力づくりについて解説する。

### Designing Public Spaces that Contribute to Local Revitalization and the Development of an Urban Landscape

Tsuneaki NAKANO\*

The twenty-first century, it is said, will be an era of the environment. As local areas try to revitalize and reinvent themselves, they need to find ways to break free of convention in recreating city streets and other transportation space as more comfortable, human-scale environments. In this paper, the author draws on the decline of regional city centers around the country, examples of urban renewal in Europe and elsewhere and his own experience in urban design to address the role played by urban environmental design and particularly the importance of public space such as streets and plazas. In addition, the author comments on how developing cities as attractive places is a matter of moving from building urban landscapes to using them—to enjoying citizen-focused management as well as the design of space in a mature urban culture.

#### 1. はじめに - 都市デザインとの関わり

各地の街づくり、その中でも都市の公共空間のデザインを実践してきた。思い返せば、1970年代、建築家横文彦氏のもとでの横浜の都市デザインプロジェクトに関わったのがその始まりである。また氏を通して得る欧米の先進的アーバンデザインの情報、これも大きな刺激になったことを覚えている。とりわけアメリカ・サンフランシスコのアーバンデザインプラン(Fig.1)を読みあさったこと、これは今で

も私の大きな財産になっている。

わが国の経済も高度成長から安定成長へのシフト、その時代的背景のもと、これまでの大量消費、物的主義的な多くの都市づくり、その過程で惹起されるさまざまな軋轢、これらを都市空間の新たなデザインシステムによって、より問題の少ない方向に導く、または改善する、といった考え方が台頭してきた。本場アメリカにおいては、その期にいくつかの大学でアーバンデザインや環境デザインに関する学科などが創設されている。ベトナム戦争の終結を期に、社会の価値観も大きく変容していく。都市空間に対してより質的充足、より文化的価値への傾斜である。

わが国も街づくりに関わるさまざまな変革、例えば歴史的街並み保全や各地の自治体での景観行政、

\* (株)アブル総合計画事務所代表取締役  
Principal, Architects & Planners League,  
Apple Planning, Inc.  
原稿受理 2004年12月27日



Fig. 1 サンフランシスコのアーバンデザインプランの一例<sup>1)</sup>

そして国の景観関連の補助事業などがある。そして四半世紀の後の2003年の美しい国づくり政策大綱、2004年の景観法制定へと続いて行く。

その過程で私も多くの都市に関わり、都市デザインの実践に努めてきたわけだが、その手応えを感じると同時に、現代都市の抱える問題の深淵を思い知らされてきた。ここでは都市の公共空間、その中でも重要な位置を占める交通空間に着目し、景観形成・地域活性化論を実践報告も含めて展開してみたい。

## 2. 都市の公共オープンスペースの質的向上の意味

都市空間を大別すれば、建物敷地などの私有空間と街路や公園、河川等の公共空間つまりオープンスペースによって構成される。公共オープンスペースの面積比は都市スケールによって、また風土等によって異なるが、おおむね30～40%を占め、それが、都市の中に網の目上にあたかも人体の血管の如く張り巡らされ、人や物資、エネルギーなどの移動空間として、日照や通風などの環境空間として機能している、きわめて重要な存在なのである。

都市空間の質的向上、つまり都市総体の環境改善を行うにあたって、本来ならば比率の高い街区内建



都市デザイン行政の初期プロジェクト、都心プロムナードの一部を構成している

Fig. 2 横浜市役所前のくすのき広場



Fig. 3 横浜イセザキモール

物などの私有空間の規制や誘導を推し進めることが、究極の目標ではあるが、そこにはさまざまな権利関係、事業ポテンシャルなどの課題も存在し、必ずしも短時日には完成し得ない。それに対し、公共オープンスペースは多くの場合、行政判断でかつ容易に事業を遂行できる要素である。これを先導的に改善していくこと、これにより早期に都市空間の質的向上を図ることを目指すこと、これが都市デザインの一手法として定着してきたことは自明の理であった。

例えば前述の1970年代の横浜市の都市デザイン行政の初動期において実現した、イセザキモールや馬車道、元町商店街、都心プロムナードの整備、これらの歩行者環境整備はその流れを組むものと位置づけられる(Fig.2,3)。

欧米においても歩行者系街路や都市内目抜き通りを対象とした環境デザイン手法によって都市の装いは格段に向上した(Fig.4,5)。世界の潮流として、交通空間を対象とした環境デザインが普及していったのがこの時代とも言える。わが国においてもシンボルロード整備やコミュニティ道路整備、そして商店街近代化事業などによって都市内街路の景観整備が



ローレンス・ハルブリンの設計

Fig. 4 アメリカ・ミネアポリスのニコレットモール



Fig. 6 シャッター通りの典型例



Fig. 5 ミュンヘンのノイハウザー通り



Fig. 7 かつての商店街の賑わいを示す挿し絵

各地で進行して行った。

### 3. わが国の地方都市の中心市街地の変貌

高度成長から安定成長へ、そしてバブル経済期を経てわが国の都市づくりは、大きく変貌を遂げてきた。とりわけ首都東京は、林立する超高層オフィスビル、そして都市再開発による新しい名所が出現するという、きわめて珍しい光景を見せている。

しかし華やかな大都会の隆盛の一方で、わが国の地方都市の中心部の衰退は目を覆うばかりの様相を見せている。私の郷里も例外ではない。かつての中心商店街は今では有名となった「シャッター通り」(Fig.6)。戦後いち早く全蓋式アーケードを採用するなど、理想の商店街像であった。これもわずか数十年の間に変貌した。その要因はなにか。モータリゼーションの進展、そして郊外部の宅地化の進行、そしてそれを支える道路網の整備、さらに都市計画の用途地域指定が、都心を働く場、商いの場と色分けする一方、郊外は緑と太陽に溢れる住宅地、これが理想の都市像と多くの市民に映ったことは想像に難くない。人口移動に伴い、近くに新たなショッピングセンターが出現するのは当然のこと、これを規

制する手だてを持ち得なかったことも空洞化に拍車をかけたのであろう。

かつての中心市街には多くの人々の生活の場があった、それを支える多くの品々が集まり、そして商いの場、娯楽の場、働く場所が確保されていた。そして稠密な居住都市でもあった。ある意味では、ミックストユースのコンパクトシティだったのである。それが車社会の到来によって、拡大、膨張し、ついには中心部は抜け殻と化した、それに尽きるのではないだろうか。

昔の中心商店街の賑わいぶりを表す一枚の大正時代の絵(Fig.7)がある。通りは多くの人々で埋め尽くされ、車は輪タクがかすかに見える。店先には多くの商品が並んでいることは想像に難くない。多くの店は1階のみ、2階以上は住居というのが当時の一般的な店舗建築である。私の郷里の商店街もこのような姿であり、学友の多くは商店街から学校に通っていた。そして商店主の家計消費も地元でなされ、お互いが共存共栄のコミュニティを形成していた。それが居住機能が分離され、次第に崩壊していったのである。居住機能を喪失した都市は衰退する、これを実証したのが、わが国のシャッター通りと言っ

ても過言ではないだろう。

#### 4. 欧米の事例に見る都市再生

わが国に限らず、欧米諸都市もモータリゼーションの進展に伴って歴史的市街の衰退を体験する。それをいち早く「環境」再生に舵を取り、見事に中心市街地の回復を果たした都市がある。これをいくつか紹介してみたい。

##### 4-1 フライブルク(ドイツ、Fig.8、9)

ドイツ南西部、シュヴァルツヴァルト(黒い森)地方の盆地上の人口約20万人の中核都市、70年代より酸性雨による森林樹木の枯死、ヒートアイランド現象に悩まされていた。またモータリゼーションの進展により郊外への人口流出により、歴史的景観を有する中心市街地の疲弊が問題視されていた。86年のチェルノブイリの原発事故を契機とした市民層の環境への意識変革も大いに影響を与えたとも言われるが、この時期から「環境」をキーワードにさまざまな行政施策が展開されていく。今では環境再生都市・エコポリス(環境都市)として世界的に注目を集めている。

街づくりの面でも、中心市街の脱車社会を推し進め、そのための路面電車(LRT)の復権、パークアンドライド、街路・広場の歩行者環境整備などと並行して、住宅の補修、修復型再開発等により、人口の呼び戻しに成功したのである。中心市街の主要道路は路面電車と歩行者が共存するトランジットモールとなり、市街の道は排気ガスのない快適な歩行者空間となり、広場には市がたち、またオープンカフェが並んでいる。中心市街は見違えるほどの賑わいを呈している。

##### 4-2 ストラスブール(フランス、Fig.10、11)

フランス東部アルザス地方の人口約25万人の中心都市、ドイツ・スイスとの国境にほど近く、欧州の交通の要所としての地理的条件から、古くから栄え、今では欧州統合に関わる欧州議会、欧州評議会、欧州人権裁判所などが置かれ、重要な国際行政都市の役割を担っている。

ストラスブールもLRTを軸に「環境」をキーワードとした街づくりを展開していることで有名である。フライブルクと同様の手法だが、ここでは新たなLRT線を建設し、その交通結節点のデザインも含め、歴史的市街の街路網、広場の再生、水辺の遊歩道整備など、都市内公共空間の環境デザインを展開している。



Fig. 8 フライブルクの中心市街



一旦は廃れた地区となったが、修復され、居住者が戻ってきた

Fig. 9 フライブルクのコンヴィクト通り



Fig. 10 ストラスブールの中心市街



Fig. 11 ストラスブールのイル川沿いの遊歩道

中心市街の街路網はかつての自動車の喧噪から解放され、快適な歩行者環境を実現しつつある。歴史的建物の保存、とりわけ伝統的な木骨建築の建物修復整備なども行われ、今では観光都市としても賑わっている。都市内交通計画を軸とした環境再生による活性化のモデルとしても高く評価されている。

#### 4 - 3 コペンハーゲン(デンマーク、Fig.12)

デンマークの首都・コペンハーゲン(人口65万人、大都市圏人口133万人)はいち早く歩行者環境整備に力を入れ、70年代初頭には中心市街のメインストリートであるストロイエを実現する。ストロイエとはそぞろ歩きの話で、時代とともにその範囲を拡大していく。当然のことながら、歩行者環境の実現のためのさまざまな交通計画、外周道路、公共交通機関、駐車場などの整備なども積極的に実施された。いまでは歩行者空間も臨港地区のニューハーン(新港)地区にも拡大し、昔栄えた港も修復型街づくりにより、上層階は住居とオフィス、下層階はレストランとなり、かつての物揚げ場はオープンカフェレストランの名所ともなっている。その他、環境にやさしい乗り物として自転車道の整備も積極的に進められており、中心市街は快適な歩行者環境、そして商業、業務、住宅等の共存するまちとなっている。

#### 4 - 4 ポートランド(アメリカ、Fig.13)



Fig. 12 コペンハーゲンの中心市街・ストロイエ



Fig. 13 ポートランドの中心市街

ポートランドはアメリカ西海岸の北部オレゴン州最大の人口約52万人の風光明媚な都市としても知られている。この街もアメリカを代表する環境再生都市として、中心市街地のトランジットモールを実現し、かつ郊外と都心を結ぶ公共交通の整備、都心の歩行者環境整備に力を注いできた。

ポートランドの都市政策の特徴は、「メトロ」という西海岸3郡24市(約130万人)により構成された米国唯一の広域行政体で行われているところにある。車社会のもとで行われてきた無秩序な都市開発をあらため、車を都市部から排除するためにLRTやバスなどを整備、さらに一部区間の料金無料化や低運賃化によって車から公共交通機関へのシフトを図ってきた。また、既設の高速道路の構造物を撤去し、一般道路化するとともに車線数を削減、その空間を緑化し市民に開放するなど、環境面での取り組みも行ってきた。その結果、中心部は快適な都市環境が再生されつつある。

#### 5 . 自らの実践プロジェクト(国内)

前章に紹介した欧米の事例はあくまで自治体が主体となった、環境再生、都市再生の先駆的な都市づくりである。残念ながらわが国にはこのような包括的な取り組み事例は未だ報告されていない。しかしいくつかその萌芽となるような試みは各地で出現し



Fig. 14 門司港レトロ地区の船溜まり周辺の鳥瞰図



Fig. 15 船溜まり沿いのプロムナード風景

つつあるように思う。ここでは微力ながら自らがコンサルタントおよび設計者として関わってきたいいくつかの公共空間の整備事例を通して、都市再生につながる期待感を述べてみたい。

### 5 - 1 門司港レトロのまちづくり（福岡県北九州市）

九州最北端の港町、明治22年の築港以来、国際貿易港として、また本州とをつなぐ九州鉄道の起点として発展し、かつては日本銀行や国内主要銀行、大手商社・新聞社などが軒を並べるほどの賑わいを誇っていた。それが戦後の大陸貿易の途絶、関門連絡船の廃止、関門橋の開通などで、賑わいは失せ、あたかもフリーズドドライ化したかのように、寂れた街となっていた。門司港の中心市街の夜間人口もピーク時5万人近く（昭和30年代）であったものが2万人近くまで減少している。

それを現北九州市長末吉興一氏の就任を機に、動き出した「北九州ルネッサンス構想」の重点事業の一つとして「門司港レトロ事業」がスタートしたのが昭和の末である。「この街の再生には時間がかかる、若い都市プランナーを指名せよ」との一言で、何人かの候補者の中から私どもが指名され、計画設計に参画し、早17年になる。

計画初期には埋立計画が確定していた土木遺産とも言うべき歴史的港湾の水面の保全を計画変更し、

さらには臨港道路も途中で中止し、現在の歩行者専用の跳ね橋とした（Fig.14）。それによって赤レンガの旧門司税関も道路拡幅から免れた。緑地休憩所として保存修復されたのである。そして水際の緑地やプロムナードを連続的に整備し、市民の憩いの場を数多く提供した（Fig.15）。その他、門司港駅の前を通過していた国道のバイパス跨線橋の完成によって、駅から関門海峡にいたる一帯が、歩行者主体の街に生まれ変わった。今では来街者350万人近くを受け入れる街として、都市再生の優等生として注目されるようになっている（Fig.16）。

この街づくりの特徴は、第一には歴史的な建物群や関門海峡の景観資源を最大限引き出すような計画を一貫して進めてきたことにあり、その中枢を成したのが地区内の公共空間、歩行者系街路・広場、港湾緑地、水際プロムナードなどの整備である。

第二には行政・市民の連係である。関係した行政部局は建築局、都市計画局（統合し、建築都市局）、港湾局、経済局、企画局に及ぶ。これを総合的な取り組みによって実現してきた自治体の努力、さらにはそれを支えた多くの市民の力がある。船溜まり背後のレンガ倉庫跡地の板状マンション計画に端を発した市民運動、後の市条例による景観地区指定、そしてわが国初とも言われる海を隔てた対岸の下関市（山口県）との「関門景観条例」にまで発展してきた。

第三には市民主導の公共空間を舞台とするさまざまなイベントが用意され、それが通年的に繰り広げられている。そしてアートや文化をテーマとする市民活動など、多くの市民が「街づかい」を楽しんでいる点と言われている。

この街の観光客が増えたのは事実だが、居住の場としての評価、つまり門司港地区での新築マンション等の増加であり、中には即日売完のものも出現する。全国的な地価下落が続く最中に周辺地価だけは横ばいもしくは上昇傾向にある。水際の歩行者環境整備が街の再生につながる好例とも言えるだろう。

それと後にわかったことだが、この街も戦災による壊滅的な打撃を受け、残ったのが当時の健やかなレンガ造やRC造の建物群である。ほぼ臨港地区も含めた中心部全域が戦災復興土地区画整理事業区域ではあるが、焼け残った市井の路地がそのまま私道として残され、それが人間味の溢れた飲食街や市場となっていることも幸いしている。当時の先駆的な担当者の思いがこの街に刻まれている。

これらの街づくりを継続的に支援してきた専門家

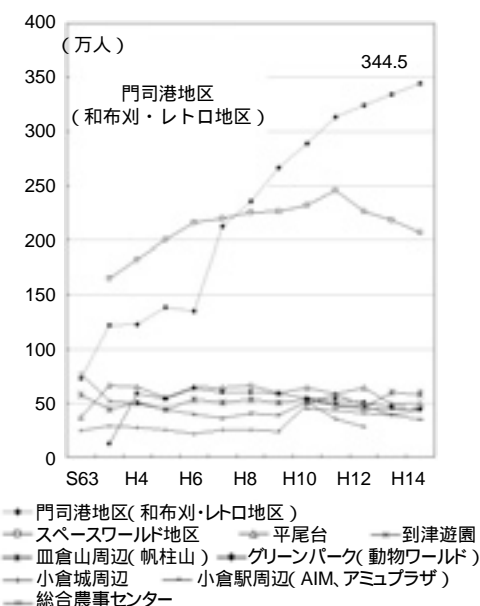


Fig. 16 門司港レトロ地区の観光客の推移

としての関わりが、2002年度から創設された土木学会景観デザイン委員会・景観デザイン賞最優秀賞を受賞した。ハードとソフトの連携が高く評価されたことのようなのである。

まだまだこの街は再生途上だが、交通空間も含めた環境再生の事例としては、多くの都市に参考になることと思う。

### 5 - 2 宍道湖湖岸・岸公園(島根県・松江市)

風光明媚な宍道湖畔の県立美術館前面の河川コンサルタントを対象としたプロポーザルへの協力の形で関わった護岸整備の事例である。美術館の設計者は公開コンペで菊竹清訓氏が既に決まっていたことも幸いした。私どもは美術館の外構がそのまま湖の水面までつながる一連の緩い傾斜の土堤を提案、つまり護岸、管理用通路(国用地)に加え、細長い公園(市)美術館(県)を一体的に整備することで、市民に憩いの空間を提供する、これを目指したのである。

実務段階では国担当者による県、市を交えた関係者協議が重ねられ、私どもは美術館設計者との調整を行った。そして湖岸を巡る水際プロムナード、湖の生態への影響への配慮等々、河川コンサルタントによる技術的検討などを経て、美術館のホールから連なる自然の土堤がそのまま湖につながるよう出来上がった。芝生の土堤には松も植えられ、そこに



Fig. 17 岸公園の全景写真



Fig. 18 芝生広場で憩う家族連れ

は彫刻も置かれている。水際には伝統的な水制工法つまり松杭と石による突堤で流速を落とすことで自然に砂が溜まる仕掛けを施し、昔の砂浜の風景の復元が徐々にではあるが進みつつある。今では近隣の市民の絶好の憩いの場となり、また多くの観光客が訪れる名所としても定着しつつある(Fig.17,18)。

この作品は関係性のデザインの好例として評価され、2000年の「しまね景観賞」を菊竹氏と私どものチームが共同受賞、さらに2004年度の土木学会景観デザイン委員会・景観デザイン賞最優秀賞をも受賞している。

### 5 - 3 国際通りのトランジット・マイルの実験から実現へ(沖縄県那覇市)

沖縄・那覇のメインストリート、国際通りの街づくりに招かれ、「排気ガスの無い国際通りの実現を！」と提唱し、早5年になる。地元商店街連合会の熱意で計3回の交通実験を経て(Fig.19)ようやく週末だけでも歩行者環境が実現しつつある。

この街もご多分にもれず中心市街からの人口減が続いている。中心市街の唯一とも言うべき都市計画道路、この18m幅の街路のトランジットモール化については代替の道路建設なくしては実現不能というのが一般常識でもあった。しかし夏のエイサー踊り



Fig. 19 トランジットマイルの実験パンフレット



Fig. 20 交通実験中の風景

などの際には歩行者天国の実施実績があり、都市モノレールにあわせて開通した久茂地川沿いの4車線道路の存在がある。また社会実験への補助事業も幸運でもあった。「トランジット・マイル」とは奇跡の1マイルと呼ばれた国際通りを掛けた造語である。

実験期間中は市民によるまさに解放区、これも大いなる成果を挙げてきた(Fig.20)。当面、週末だけでも実施の方向である。道路の環境改善は県事業によるシンボルロード整備事業で、将来の歩車道一体利用、イベント対応を視野に段差を最小限に抑えた歩車道構成も実現しつつある。この設計にも原案作成に関わり、最終的な意匠は地元の大学の支援で沖縄独特のものとなりつつある。完成が待ち遠しい通りの一つである。

#### 5 - 4 出雲市駅矢尾線シンボルロード(島根県出雲市)

平成13年から関わる出雲市駅前の街路整備の事例である。JR山陰線の連続立体交差事業関連の駅前広場や街路整備の完成段階、県環境デザイン推進事業のモデル事業としてのプロポーザル、選定要因は私どもの主張、(1)街路空間のデザインだけではよい街にはならない、(2)沿道の街並みをどうつくりあげるか、(3)拡幅された新しい街路の使われ方、その担



Fig. 21 地元住民によるパラソルショップの風景



Fig. 22 高瀬川の風景

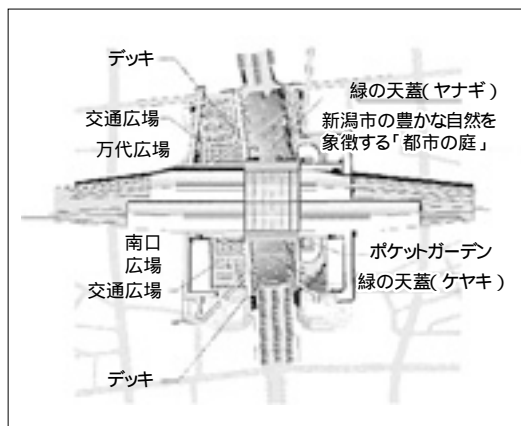


Fig. 23 プロポーザル案

い手づくりが重要である、の3点である。

これを実践すべく、街路設計案の審議のための協議会、沿道の地権者や建物設計者を交えた「まちなみづくり連絡会議」、街づかいのための「ワークショップ」、これらのプロセスを経て第一工区の完成が15年夏、以来地元ボランティアの努力によって定期的な活動が行われている。

第一工区は拡幅によって商店の半数が廃業もしくは域外移転、残った方々が街の再生に尽力、地元主導で制定された「まちなみづくり憲章」にあわせた街並みも整いつつある。街角広場や公共施設の前庭の公開空地、通りの歩道を舞台とするイベント活動などが定期的に行われてきた(Fig.21)。

この街も人口の郊外化、中心市街地の疲弊などの問題を抱えてはいるが、地方都市としては立派な街路が出現した。このプロセスを計画者、市民、行政担当者などが共有したこと、これによって市民の意識も次第に変わつつある。街なかに残る高瀬川の土木遺産(Fig.22)、社寺や商家などの歴史的な資産、これらを巡る歩行者ネットワークの整備や街並み環境整備など、さまざまな街の再生のための事業展開が行われつつある。当初提唱した都市再生のための起爆剤としてのこの街路の整備、そして「街路」「街並み」「まちづかい」の3要素が定着することを願っている。

#### 5 - 5 新潟駅駅舎・駅前広場整備(新潟県新潟市)

平成14年の公開コンペを経て特定されたプロジェクト、建築家・堀越英嗣氏(アーキテクトファイブ)を中心に、都市計画(中野恒明・アプル総合計画事務所)、ランドスケープ(佐々木葉二・鳳コンサルタント)、土木(パシフィックコンサルタンツ)の4分野の共同体によるものである。





Fig. 24 ワークショップの風景

鉄道連続立体交差事業による駅・駅前広場の改造、これを「都市の庭」のコンセプトの広場とし、南北に延びる都市軸街路(北 幅50m、南 60m)を受け、中央に幅60mのプラザ、東西に交通広場を配し、歩行者広場主体のものを提案した(Fig.23)。プラザは緑豊かな、さまざまな市民活動、イベント、休憩などの交通結節点の多目的広場となる。

このコンペ実施に尽力したのが地元のNPO、市民の熱い思いが行政を動かしたのである。基本設計に際して幾度か開かれた市民主体のワークショップ(Fig.24)によって新しい駅前広場像が形作られようとしている。

連立事業の完成は十数年後になるが、当面南口広場が平成21年の新潟国体を目途に整備される予定である。ワークショップによって、市民と作業チームが一丸となって、基本設計のプロセスを共有する。多くの市民の熱意によってすばらしい駅前空間が近い将来実現することとなる。

## 6. 環境の時代における交通空間の重要性

21世紀は「環境」の時代と言われる。また現実として「高齢化社会」が到来しつつある。化石燃料の浪費が続けば地球温暖化の危機、街づくりも自ずと転換を迫られてきている。究極は都市に人が戻り、それによって地域の活性化、再生が図られること、そのためには都市内における街路を含む交通空間のあり方も、より人間的なスケールの快適環境に脱皮していくことが求められている。

20世紀をモータリゼーションの進展を前提とした

都市の膨張、そして平面的な用途分離、機能分化の時代ならば、新時代はおそらく、コンパクトシティの実現、それにはミクストユースつまり立体も含む用途混在および機能統合、それによってもたらされるヒューマンスケールの都市空間の実現、と見ることができないのではないだろうか。都市環境のデザインはその混在のルールを形作るデザインシステムと考えられる。

その意味では、公共空間とりわけ都市内に網の目上に張り巡らされた交通空間はきわめて重要な存在で、これのデザインのあり方を通して、都市の景観形成・地域活性化の貢献度を占うことができると思う。

より成熟した都市社会においては、空間のデザインもさることながら、それを維持管理、運用していくソフトの重要性が増してくるような気がしている。つまり街づくりから街づかい、といった市民が主体となった都市の楽しみ方が、そしてその市民活動も含めた都市の魅力づくりが問われていると思う。

街路などの交通空間の運用に関しては、わが国は現行の道路法、道路交通法の枠組みで制限が加えられているが、各地の事例に見られるオープンカフェやパラソルショップ、イベント利用などの試みは、既にその枠を越えて、地域に根ざしつつある。つまりある時は自動車の空間であっても、TPOをわかまえば歩行者空間に様変わりする。新たな景観法もそれらのソフト利用を支援する形となりつつある。その意味では、今後様々な形の交通空間がつけられ、そして地域の特性を活かした多様な使われ方が期待できると確信している。

## 参考文献

- 1) San Francisco Urban Design Plan(1972)。1968年にサンフランシスコ市都市計画局長に就任したアラン・ジェイコブスが手がけた街のアーバンデザイン計画書(邦訳『サンフランシスコ市都市計画局長の闘い』同氏著、学芸出版社刊)。当時の状況を知る上で大いに参考になる。