

都心からの車締出しの効果

—旭川市の「買物公園の実験」の場合—

上 田 篤*
鳴 海 邦 碩**

1. ひとつの「まちづくり」の実験

1969年8月6日から17日までの12日間、北海道旭川市で起きた、市民の買物公園にするための延長1kmにわたる「国道閉鎖」実験は、既存の都市秩序に対する新しい異変の一つといえるだろう。それは、1970年夏東京の銀座をはじめとする一連の「歩行者天国」運動のおが国における、まさにさきがけであった。

旭川の駅前からまっすぐ北へのびる国道40号は、旭川—稚内を結ぶ1日13000台の自動車が往来する道北の幹線道路だ。と同時に、それは、両側に数多くの店舗がたちならぶ市最大の目抜き通りでもある。昔、第七師団が市の北部にあったとき、それに通じていたため「師団道路」と呼ばれたが、戦後、その名も「平和通り」と改められて、市民に親しまれてきた。しかし、最近の車両交通の激増は、この通りから市民の買物や散策のたのしみを奪ってしまい、味気ない「自動車専用道路」と化しつつあったのである。8月6日からの12日間は、この道路の上に一つの異変がくりひろげられた。幅20m、長さ1kmの路上に、市民の手によって82個の大型植木ばち、76個のコンクリート製フラワーポット、496個のヒューム管を軸切りにした花壇、67個のベンチ、31個のビーチパラソルとテーブル、6個の仮設の池や噴水などがところ狭しとならべられた。道路は一夜にして深紅のサルビアや黄色のマリーゴールドの花咲く小公園と化したのである。

自動車は通りからシャットアウトされ、人々は大手をふって車道の上を歩く。買物かごをさげた主婦。散策するサラリーマン。ベンチで北国の夏の日ざしを楽しむアベックや老人。若者たちもアングラからエレキギターをひっさげて、あちらこちらで音楽の輪をつくる。期せずしてそこに都市のひろばが出現した。中でも一番ほ

えましいのは、そこここに設けられたブランコやすべり台、金魚すくいやおもちゃの自動車などに夢中になって遊ぶ子供たちだ。まちの中で、こんなにも生き生きと子供たちが遊ぶのを大人たちは久しく見かけなかったに違いない。一方、両側の217軒の商店やデパートは、ふだん見られないほどの人の入りだ。バスは忙しく郊外から客を運び、タクシーはまちの活況にてんてこ舞い。

最終の3日間には、各町内や企業から延べ3000人の踊り子たちがくりだして、「北海盆唄」に合わせて盛んな盆踊り大会が開かれた。12日の人出は延べ80余万人、平常の5、6倍といわれるほどだ。都心は人間であふれ、都市のいままでのメカニカルな「秩序」までも音をたててくずれさっていくような錯覚におちいる。関係者の意図した「買物公園の夢」は、ほぼここに完全に実現したようだ。

モータリゼーションの時代といわれる今日の都市において、自動車にすっかり占領されてしまった数多くの道路を、ふたたび人間の生活空間としてよみがえらせようという努力は、ここ1、2年、いくつかの自治体で試みられてきた。そして部分的には、日曜日や夏休み中にかぎり、遊び場のない住宅地内の道路への自動車の乗入れ禁止（東京、横浜、名古屋等）、裏通り商店街の一時車両通行止め（東京）といった措置となったが、国の幹線道路である国道で、かつ、まちの中心繁華街を一時的にもせよ自動車をシャットアウトし、公園化するという積極的な「用途変更」は、この旭川市での実験が全国で最初の試みであった。したがって、これからの「まちづくり」において、興味深く、かつ参考とすべきことは、その実験結果の内容もさることながら、むしろそれへと至ったプロセスにあるだろう。たとえば44年春、同じような意図をもって、東京都の美濃部知事が銀座通りの交通止めを提起したにもかかわらず、各界からの猛反対を受けてあえなくつぶれてしまったのに、なぜ旭川市では成功したのであろうか。

その第一の理由は、この計画を主体的に推進した地元

* 京都大学助教授 工学部建築学科

** 京都大学大学院（博士課程）工学部建築学科

「平和通り商店会」の堅い結束にあるということが出来る。そもそも平和通りの「買物公園」という構想は、昭和40年に現五十嵐旭川市長によって提起された。車両交通の激増によって、まちの中心の商店街であるにもかかわらず売上げの伸びなやむ商店主たちは、この構想をいろいろ検討したが、総額325億円という都心部の再開発を内容とするこの大きな構想には、はじめのうち、ただ手をこまねくだけであった。しかし、そこは実行力のある商店主たちだ。「ともかく、一度実験してみようではないか」ということになり、この春から、市と商工会議所を含んだ三者で実行委員会が組織され、関係方面への打診、陳情が始まった。しかし、道路法、道路交通法、消防法等の既存の法体系の壁は厚く、とうてい許可を望みうべくもない。ある関係官庁では「道路をいったい何と心得ているか」と逆にさとされる始末である。しかし、このような小商店主たちの真剣な要求に対する諸官庁のべない反対の中に、現代版としての「土農工商」の階級差別を痛く感じた商店会の人びとは、いままで不安がっていた人たちも含めて逆に結束してしまっただけである。諸官庁の反対は結果として「反面教師」の役割を果たした。そして、とうとう実行予定日の4日前に、道路交通法第77条による道路占用許可をとりつけることができた。「交通整理員をおくこと」「交通渋滞が起きたときはただちに中止させる」という付帯条件つきで。資金集め、徹夜でのわか公園づくり、連日の交通整理など、後はいっきにかせいだ。ある商店主が「今度のことで一番の成果は私たちにやればできるという自信ができたことです」と語ったことは、この計画実現の主体者としての市民の存在を、強く知らされる。

第二の理由に、従来の行政慣習を無視してあえて「まちづくり」の「実験」を推進した新しい旭川市の行政のあり方があげられよう。いうまでもなく、日本の官庁では「失敗」が何よりきらわれる。したがって、「失敗の可能性のある実験などを行政庁がやるべきでない」とするのが従来の行政の立場であるが、「あえて失敗をおそれず、たとえわずかでも成功したことを次に実行に移そう」という先駆的精神に支えられて、商店会の人たちと不即不離にことを進めた旭川市当局の行動が、陰の大きな推進力となったことを見のがせない。

このような革新的市政を背景に、市民が主体となって「実験」を進めて、ここに一つの成果を得はしたが、しかしこれは、また自動車からの「都心解放」の1プロセスにすぎない。ただ、都心から自動車をシャットアウトしたことが、こんなにもまちと人びとの生活を変えるのかということが、実感として多くの市民に知らされたことは、意義深いものがある。と同時に、従来の「官製の都市計画」でも、単なる「市民的反対運動」でもない、

公民一致した新しい「まちづくり」運動の一つの形を示したというところに、この「実験」における、いま一つの大きな成果をみることができよう。

昨年夏、全国にひろがった一連の「歩行者天国」の多くが、上から、または外国の模倣として行なわれたことと比較してみると、旭川市におけるこのような市民の盛りあがりによる都心からの自動車締め出し運動の展開は、新しい「まちづくり」運動としても大いに注目されるもの

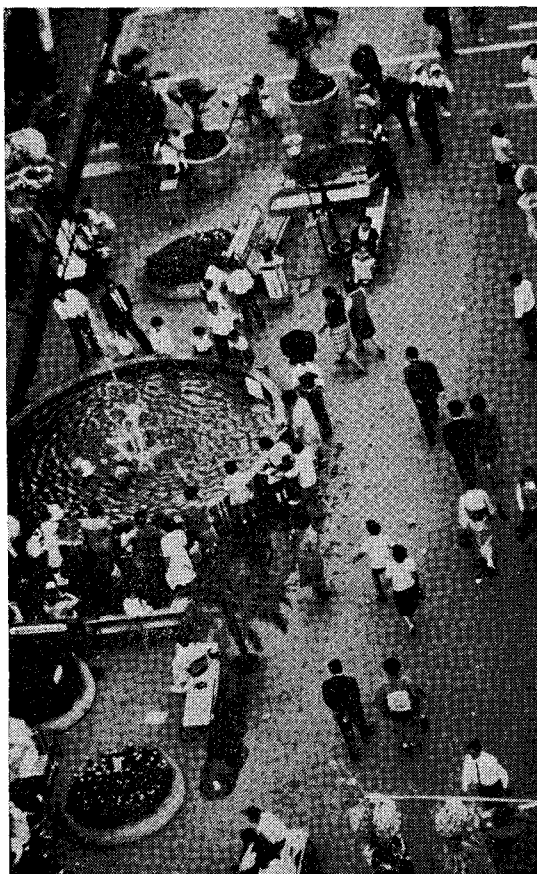


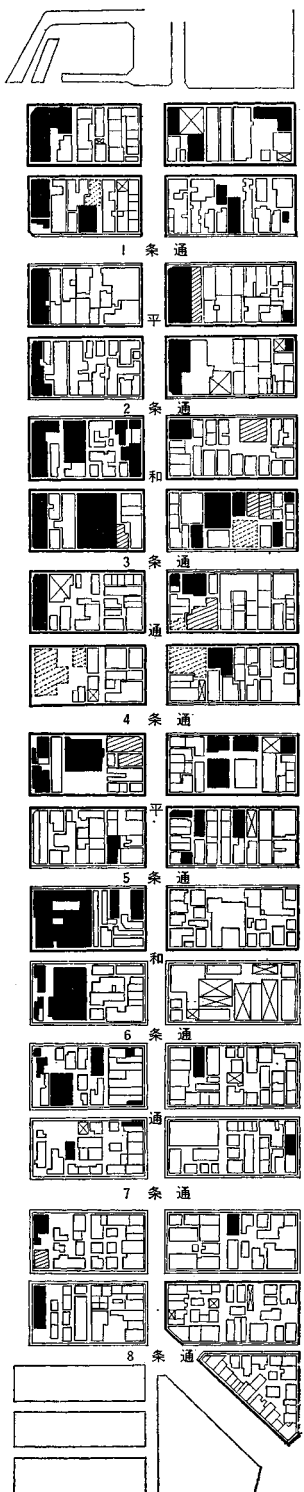
写真-1, 2 歩行者にあげわたされ、公園化した旭川平和通り
(1969年8月10日・撮影)

ストリート・
ファニチャーと
その個数

F 110				
P B F 4 8 76	A(ワサギとカゴ) 5 遊具 1	展示板 1 納涼コーナー 1		
P B F 7 16 54	遊具 6	展示コーナー 1		
P B F 3 11 62	ブルー 1			
P B F 5 12 47	遊具 6	ブルー 1		
P B F 1 2 59	オブジェ 1	ブルー 2		
P B F 6 9 62	(催し広場)			
P B F 2 2 55	オブジェ 3	ブルー 1		
	A(ライオン) 1			

TB	電話ボックス
A	動物小屋
F	フラワーポット等
B	ベンチ
P	パラソル

旭川駅



催し物プログラム

日	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
区域	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
全												

図-1 旭川市買物公園の概要

があろう。

またここで興味深いことは、一本の道路をめぐる「師団道路」「平和通り」「買物公園」という名称の変遷の中に、いみじくもかつての国家主義の横溢、戦後の権利としての平和と民主主義の回復、そして現在の実体としての合理的な市民生活の要求といった内容が、そのまま織込まれていることである。そのことは、同時にこれからの都市の歩むべき方向をもさし示して興味深い。都市はいま、既存の「秩序」を破って大きく変わりつつあるようである。

2. 買物公園来園者に対するアンケート調査

買物公園の実験の期間中の総来園者数は、8月10日の通行量調査の実数から、92万5000人と推定され、1日平均7万7000人の人出を見た。ちょうど8月という学校の夏休み、お盆休みの時期でもあったが、都心の通りが人間にあげわたされるということが市民の興味をひいたのだろう。それに、新聞には“買物公園—今日の催しもの”という特別の欄がもうけられ、市民の興味は一層あおられた。

平和通の通行量の分布状況を見ると、37年の調査で1~4条間の分布が平均化されていたが、41年には2条に集中し、42年には1条と逐次駅方向への一点集中型に移行しつつあった。これは都心機能のまひ、客足の過密による販売促進の低滞等をひきおこす原因ともなっていた。今回の実験によって、平和通の通行量は総体的に増加したうえ、商店街の中心である4条を頂点として1条~5条間はある程度の平均化傾向が見られたことは、商店街にとっては大きなプラスであった。

買物公園の実験中、将来の都心再開発のための基礎資料とするために、旭川市青年会議所を主体として来園者に対するアンケート調査が行なわれた。調査対象は596名、調査月日は昭和44年8月10日(日)および8月13日(木)である。

調査のうち選択調査の結果については、その一部が表一、二に示されている。調査のうち書込み調査の結果については、めばしいものを選んで以下に列記してある。これらの調査結果を見ることによって、買物公園に対する市民や、商店街の人々の反応をうかがい知ることができ。

●実施してよかったこと

- | | |
|-----------------|----------|
| ① 店を再認してもらえた | 40.8 (%) |
| ② 地方客に強い印象を与えた | 24.7 |
| ③ 売上げが増加した | 17.7 |
| ④ 店のイメージアップができた | 11.0 |
| ⑤ 新しいおとくいができた | 3.7 |
| ⑥ その他 | 2.0 |

表一 店主へのアンケート

A. 営業延長時間の割合	30分	1時間	1.5~2時間	未記入
	21.8	56.4	20.5	1.3
B. 期間中の売上げ	ふえた	変らない	減った	未記入
	55.5	34.0	10.5	3.1
C. 期間中の来客数	ふえた	変らない	減った	未記入
	58.1	29.0	8.5	4.2
D. 買物公園の施設	よくできた	まあまあ	不十分だ	未記入
	25.7	60.5	10.2	3.6
E. 商品の搬出入	困らなかった	まあまあ	困った	未記入
	50.0	15.0	29.4	4.8
F. 買物公園の試験的実施	非常によかった	問題はあったが将来のためによかった	やらない方がよかった	未記入
	26.6	69.4	7.2	1.8
G. 将来回を重ねて立派にすべきか	そうするべき	さらに研究すべき	必要なし	未記入
	55.1	35.9	4.2	4.8

表二 来園者へのアンケート

項 目	全 数	市 内	市 外	自家用車利用者	
A. 住 所		74.2	25.8		
B. 性 別	男	54.1	53.0	60.1	72.8
	女	45.3	47.0	39.9	27.2
C. 利用乗物	徒 歩	20.1	26.8	—	—
	自 転 車、バイク	2.7	3.4	0.7	—
	バ ス	41.3	46.8	25.5	—
	鉄 道	13.3	1.4	48.3	—
	自 家 用 車	19.1	17.5	24.2	100
そ の 他	3.4	4.1	1.3	—	
D. 来街目的	買 物	29.3	28.5	27.5	28.8
	買物公園を見るため	22.3	29.4	11.0	28.1
	行事を見るため	3.4	3.8	1.6	4.3
	遊 び に	14.3	12.8	17.0	16.6
	用 務 で	14.1	11.6	20.3	10.0
	食 事 の た め	1.8	1.9	1.1	4.3
	観 光 で	2.6	0.7	8.3	0.7
	通 勤・通 学	5.0	5.8	1.6	0.7
	た だ の 通 行	4.2	4.0	4.4	5.0
	そ の 他	3.0	1.6	7.2	1.5
E. 買物公園の是非	よ い こ と だ	92.7	92.0	95.3	94.7
	ど う で も よ い	5.3	5.3	4.7	3.5
	や ら な く て も よ い	2.0	2.7	—	1.8
F. 本格的実施	ぜ ひ や っ て ほ し い	84.9	85.0	85.5	84.5
	ど う で も よ い	11.2	10.6	11.7	11.6
	や ら な く て も よ い	3.9	4.4	2.8	3.6
G. 施設の内容	非 常 に よ い	16.7	15.7	20.0	17.9
	よ い	23.5	23.0	24.7	20.5
	ま あ ま あ	53.5	53.7	52.6	54.5
	悪 い	5.5	6.5	2.0	7.1
	非 常 に 悪 い	1.0	1.1	0.7	—

●買物公園に対する意見集約

- | | |
|--------------------|--------|
| ① 横通の交通対策を考えるべき | 52 (人) |
| ② 施設(ベンチ等)を多くする | 41 |
| ③ 恒久的なものにして欲しい | 39 |
| ④ 雨が降ってもよいものにすべきだ | 25 |
| ⑤ 施設の条ごとの格差はよくない | 24 |
| ⑥ 緑を多く内容をもっと工夫すべきだ | 21 |

- ⑦ 芝生があったらよい 18
- ⑧ 施設をもっとスマートにせよ 15
- ⑨ パス・タクシーなど交通の不便をなくせよ 14
- ⑩ 雑然として公園の実感がない 13

●よかった点

- ① 子供達が喜ぶ 68 (人)
- ② 交通止めは事故の心配がなくてよい 61
- ③ 落着いて買物ができる 59
- ④ 楽しい 33
- ⑤ 休憩できる (ベンチ, パラソル) 27
- ⑥ 花や緑がよい 26
- ⑦ いこいの場としてよい (自動車がない) 20
- ⑧ 家族づれにも楽しい 18
- ⑨ アイデア, プランがよい 13
- ⑩ 向い側にすぐ行ける 12

3. 内外における都心解放ブーム

昭和 45 年 7 月 13 日の日本の各紙はいっせいに“ニューヨーク五番街一歩行者天国”の様子をトップに掲載した。これはすでに 4 月 25 日から行なわれているアースデー(公害追放の日)の行事で、数回行なわれる計画になっていた。このニュースは、わが国の自動車公害になやまされている大都市の市民にとっては新鮮な驚きであり、強い関心をひいた。

ニューヨーク五番街からの自動車締出しのニュースは大きな反響を呼び、東京、名古屋など自動車公害都市で道路解放を望む声が高まってきたが、まず 7 月 25 日から 4 日間、四日市で長さ 600 m, 幅 8 m の諏訪栄町の商店街で道路解放が行なわれた。その後、8 月 2 日の日曜日には、東京・銀座、新宿、池袋、浅草、八王子の各繁華街をはじめ、神戸・三宮、姫路、尼崎、奈良においても自動車の締出しが行なわれ、道路解放熱はまだまだひろがりつつある。京都では、7 月の四条通の車の締出しは流産したもの、嵯峨野や東山の散策路からの自動車の締出しをはじめとし、11 月四条通解放を目ざして企画が進められている。

前にも述べたように、こうした種類の道路解放が日本で最初に行なわれたのは、北海道の道北の中核都市、旭川市においてである。当市においては、その後も都心再開発事業の第一段階として“買物公園”の恒久化が企画され、昭和 46 年実施をめざして勢力的な活動をつづけている。この計画は、日本における“歩行者に解放された都心”再開発のプロトタイプとなるものであり、今後の動向を注意深く見守る必要がある。

ニューヨーク五番街の歩行者天国が大々的に報道されたが、自動車文明の本家であるアメリカでは、すでに 1957 年頃から“道路解放”の動きがあった。これは“アースデー”(公害追放の日)のように公害防止に基づく自動車締出しというよりも、むしろモータリゼーション

による都心の死からの再生をめざすものであった。

自動車が都心に氾濫し、都心がまひ状態に落ち込んでしまうと、人々は都心をすてて郊外へと逃げ去っていった。ダウンタウンは人口を失いしだいに衰微していく。そこで、市当局は自動車をスムーズに流しさえすればよいというわけで、巨大なハイウェイ網を建設したが、それは結局、逆に自動車を一層増加させるばかりで、事態はより一層悪くなった。人々は郊外へ逃避し、すばらしいスーパーマーケットを獲得したけれども、ダウンタウンのスラム的状况はさらに進行した。アメリカの都市のように広大な後背空間をもっていれば、拡散と早いスピードによって、種々の都市の問題の解決が得られるものと思われていた。しかし、都市の拡散は盛り場のような多くの人間の接触を可能にする空間を衰退させる。アメリカの都市はそのハートを失いつつあった。

こうした状況にあったアメリカの都市には、都心再生への動きがはじまった。それは、1956 年のビクター・グリューエンのフォートワース計画にはじまったとみていだろう。

1957 年、アメリカのスプリングフィールドにおいて、10 日間にわたる最初の道路解放の実験が行なわれたが、フォートワースの構想が別の形で実現したとみることができる。この後、各地で遊歩道の実験が行なわれることになった。表-3 はアメリカにおける遊歩道の実験のなかから主要なものをリストアップしたものである。

1957 年にアメリカで初めて実験が行なわれたスプリングフィールドでは、近年その恒久的な実施をみた。オハイオ州トレドの実験は街区から自動車を締出しただけで、十分な駐車場や機能的な交通パターンを準備しな

表-3 アメリカ合衆国における都心解放 (一部カナダを含む)

都 市 名	所 在 州 名	実 施 期 間	実施年
1. スプリング フィールド	オ レ ゴ ン	8月15日~26日	1957
2. ワ ッ コ	テ キ サ ス	4月14日~19日	1958
3. フォートワース	テ キ サ ス	10月23日~25日	1958
4. ハムステッド	ロングアイランド	10月9日~19日	1959
5. コピントン	ケンタッキー		1959
6. トレド	オハイオ		1959
7. カラマズー	ミシガン		1959
8. オタワ	ケベック(カナダ)	毎年夏	1960
9. マイアミビーチ	フロリダ	恒 久	1960
10. ノックスビル	テネシー	恒 久	1961
11. ボモナ	カリフォルニア	恒 久	1962
12. フレスノ	カリフォルニア	恒 久	1964
13. ミネアポリス* (ニコレットモール)	ミネソタ	恒 久	1966
14. ヒューストン (プロジェクト)	テキサス		1967
15. ワシントン (プロジェクト)	ワシントン D.C		1967
16. ポストン (プロジェクト)	マサチューセツ		1967

注: * 印は 1957 年に提案され、計画者にハルプリンが選ばれたのは 1962 年である。

ったため、最初の意図は失敗に終わっている。

同じく、自動車の氾濫に悩むヨーロッパの諸都市においても、古くから自動車対策がなされていた。そのイメージは中世の都市の広場にあっただろう。たとえば、

- オランダーリンパーン (ロッテルダム)
- オランダーカルパーストラート (アムステルダム)
- デンマークーストレエグット (コペンハーゲン)
- イギリスーコベントリー
- スウェーデンーホルトゲット シティ (ストックホルム)
- 西ドイツーケルンの遊歩道

これらはグリーンエンのフォート ワース 計画や遊歩道、そしてそれにつづくボストンのガヴァメント スクエア、ハートフォードの コンスティチューション プラザ等の都心広場に影響を与えている。

イタリアの諸都市においても、広場や道路から自動車を締め出す動きがあった。1968 年には、ボローニャやミラノ等で予備的な交通量調査がすでに完了しており、一部その実験的实施をみていた。1970 年 8 月 9 日、ローマ市当局は市内の目抜き通りからマイカーを締め出す「野心的交通計画」を 10 月から実施すると発表している。

世界の先進諸都市におけるこうした自動車に対する動きは、ほとんど決定的な傾向をもってきたようである。

4. 結 び

これまで述べてきたように、世界の先進諸都市における自動車対策には、自動車の侵入領域の規制、すなわち都心空間や裏通など近隣空間の歩行者への解放といった一定の方向をとりつつある。

都心解放は自動車問題対策としては、最もてっとりばやい方法である。最も簡単であるゆえに、どこかで成功すると、またたくまに全世界へもひろまってしまうのである。あっさり都心を解放してたいして自動車交通に混乱の起こらないことを見れば、これまでいかに多くの不必要な自動車が都心をぶらぶら走りをしてきたかがわかるだろう。都心解放は、それが都心であるゆえに実現できるとも考えることができる。都心は投機の対象である

ゆえに、目新しいもの、多くの人を集めうるものを探しているわけで、都心がまるごと、それも行政体のイニシアティブと援助で、巨大な遊園地になるとすば、いままで実現できなかったのが、むしろ不思議というものだ。

ともあれ、どういった方法であれ、都市空間のなかに歩行者に解放された空間ができるのはよいことで、さらに都市に解放区をひろめる拠点として歓迎すべきである。

しかし、これだけで問題は解決したのではなく、解決に向けて一歩ふみ出したにしかすぎない。都心の問題についていえば、都市の不燃化、都市機能の増進、生活環境の整備、土地の合理的な利用等、種々の課題が山積している。都心は解放されたといえ、都市の他のほとんどのエリアでは自動車が騒音と排気ガスをまきちらし、その巨体で歩行者を威嚇しながら走り回っているわけで、自動車問題については、無公害車への移行、公共輸送体系の整備、解放区集辺のパーキングの整備、歩行者専用道路網の整備等があり、抜本的な検討がなされねばならない。

45 年 10 月 1 日から 15 日までの 15 日間、東京・神宮外苑に風がわりな歩行者天国が出現した。それは、「第 1 回・日仏親善カンカン バザール」と称する露店市で、フランス大使館、東京都の後援でひらかれた。パリのノミの市と、日本の縁日のあいのこのような市で、魚屋、ボロ布屋にはじまって、大きなところは自動車屋までそろっている。開かれた場所は青山・絵画館通りのイチョウ並木道であり、むしろ都心ではないが、将来の都心の解放空間のイメージとしてはぴったりだろう。ヨーロッパの都市では、いままなお、都心広場で露店市を開いている。日本でも、高知の日曜市のように、各地に露店市が残っているが、経済事情、交通事情の変化のなかで衰退しつつある。都心からの自動車の締め出しも、単に自動車を締め出すだけではなく、これらの露店市のように解放された空間を豊かに演出し、市民の生活の中にとけこんでゆくようにすべきであろう。

(1970.10.20・受付)

土木材料実験指導書 44 年版	B 5・134 頁	デュークシート 53 枚	490 円 (〒 70 円)
土質実験指導書 45 年改版	B 5・66 頁	デュークシート 32 枚	340 円 (〒 70 円)
水理実験指導書 42 年版	B 5・38 頁	デュークシート 21 枚	250 円 (〒 70 円)
構造実験指導書 45 年版	B 5・112 頁	デュークシート 36 枚	450 円 (〒 70 円)
測量実習指導書 45 年版	新書・244 頁	折込付 図 13 枚	450 円 (〒 80 円)