

都市交通システムの通路空間について

米谷 栄二*・榊原 和彦**

はじめに

都市における新しい交通機関は、すでに数えきれないほど次から次へと提案されている。狭い道路に車が溢れて、もうどうにもならなくなった大都市の窮状に対してこれらの新交通システムには大きな期待がかけられている。

しかし、それらは本当に都市交通の救世主でありうるだろうか。各種の新交通システムは、いずれも安全・無人・無公害など、現在の都市交通機関の限界を越えたすぐれた利点があり、今後さらにその技術開発が望まれることは当然である。

問題は、それを都市内のどこにつくりうるのかということである。そのための帯状の通路が都市空間のなかに確保できなければ、新交通システムの機能がいくらずぐれていても何の役にも立ちほしない。

この見地から、本文では大阪の都心の都市空間を例として、新交通システムの実現可能性とその限界について考える。

1. 大都市の都市交通の課題

大都市の市民の一人一人に尋ねてみよう。

「いまの都市交通は、これで十分と思いませんか。」

まず、例外なくすべての人が「とんでもない」と答えるであろう。しかし、どこが悪いかというその理由は人によってかなり異なってくる。タクシーの運転手には道路の渋滞がまず何よりもはじめに頭に浮かぶだろうし、サラリーマンにとっては、通勤電車の混雑が最も身近な課題であろう。

そのほか、いろいろな都市交通の要素のうち、ここではとくに都心の交通施設に関するものだけをとりあげてみよう。

① まず最初に自動車の渋滞と駐車難の問題がある。これは大都市における自動車台数の急激な増加に対して道路整備のテンポがとてども追い付かないことが原因であ

る。

写真-1のように、大阪の都心には、水路の上空を利用し、ビルの合間をSカーブで縫って建設された阪神高速道路がある。残された空間を探し、苦勞の末に、ようやくつくられたこの高速道路によって、一部の車はたしかに目的地に速く着けるようになったが、一般街路の渋滞は依然として同じように続いている。この写真からみても、建てづまったビルの谷間に高速道路を新たにつくことや、ビル群をとり払って新しい幹線街路を生み出すことは、まず不可能と考えるべきであろう。

それでもなおかつ大都市の街路整備を強引にすすめることは、長期的にはかえって事態の悪化を招くおそれさえ多分にある。大都市の限られた路面を考えると、一人当たりで広い道路スペースや駐車のための空間を占有する乗用車は、大都市の中心的な交通手段としては、本来

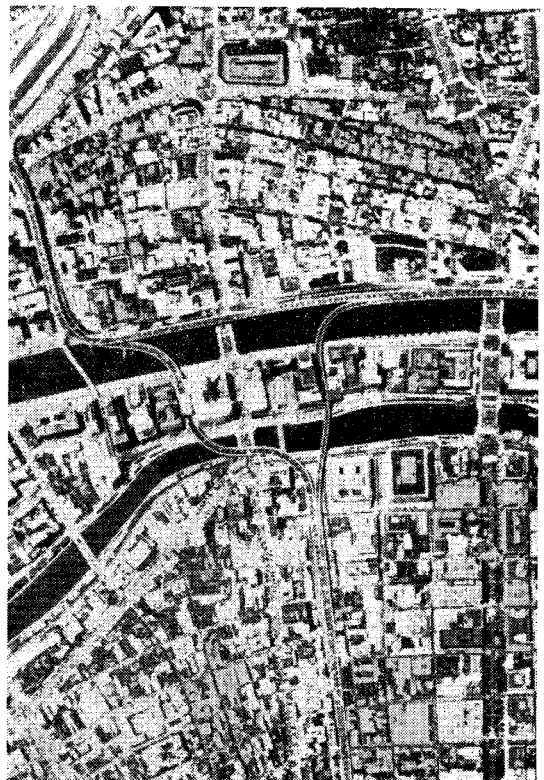


写真-1 空からみた大阪の都心部

* 正会員 工博 京都大学教授 工学部交通土木工学科

** 正会員 京都大学助手 工学部交通土木工学科

向いていないことが忘れられてはならないと思う。

② 次に都心の交通に伴う人間性阻害の問題がある。交通の目的実現のためには、地域住民にさまざまな迷惑がかかるのが通例である。

最も悲劇的なのは、自動車による歩行者の死傷事故である。凶器としての自動車が人間に襲いかかる恐ろしさは、すでにすべての大都市の市民の実感となっているともいえる。写真-2のような状態をなくして、安心して街を歩ける——ということが“近代都市”の最低限の条件であることが再認識されねばならない。

そのほか排気ガスや騒音などの自動車の大きい弊害や写真-3のように高速道路によって都市景観がそこなわれるという都市の環境破壊の問題もある。

③ 第三に、交通費の上昇の問題がある。街路のマイカーの増加は路面電車やバスの速度を低下させ、それが乗客数の減少、事業経営の悪化を招き、人件費の高騰がそれに拍車をかける。乗客の減少に比例して運行回数を減らすと不便になるから、マイカーに移っていく。こういう悪循環の結果、どの都市の公営交通事業も大きな累積赤字に頭を痛めている。この悪循環の行きつくところは、すべての市民が自動車を持たねば生きていけず、また持っても交通の不便さに悩み続ける都市にならざるを得ないということであろう。

④ そのほか、通勤ラッシュをどう解決していくかという大きい課題もあるが、本文では都心の交通施設を考えているので省略する。

2. 将来の都市交通のあり方

上に述べた、さまざまな困った現象がもたらされる原因をさかのぼり、その根源を解決するための対策を分析していくと、将来の都市交通体系に望まれる基本的な要件として、たとえば次の諸点が指摘される。

- ① 歩行者や、目的別・速度別交通手段の通路の分離
- ② 大量・中量交通機関の強化
- ③ 安全性の向上と無公害化
- ④ 省力化・無人化による生産性向上
- ⑤ ターミナル機能の円滑化と都心直通化
- ⑥ 交通手段の協調
- ⑦ 交通に関する受益者負担の拡大

以上は、交通手段のあり方について必要な要件であるが、交通需要の発生をのぞましい方向にコントロールしていくための都市構造の誘導も忘れてはならない。

そのほか、将来の所得水準、生活水準の向上を考慮すれば、交通機関の質的サービスを飛躍的に向上するとともに、交通需要の質の多様化に対応できることが将来の交通体系にとって重要な要件となる。



写真-2 自動車に占領された道路

都市交通の将来とか未来という場合、それが何年後を目標とするかによって視点も変わり、結論もおのずから相違する。たとえば10年後を考える場合には、種々の既定計画や現在の制度、過去の傾向などの制約を離れて論じ得ない。しかし、かりに30年後とすれば、これらの要素にとらわれることこそ不合理になって、真にのぞましいあるべき姿を描き出すことができる。そうして、それを実現する中間の過程としての10年後、20年後を考えることによって、はじめて、何を、どのようにして整備していくべきか、またそれに伴う問題点を明らかにすることができる。

一つの例をあげると、つくっても赤字だから地下鉄をつくるべきでないというのは誤りであって、将来の交通需要からみて、どうしても地下鉄が必要だとすれば、その経営を成り立たなくしている現在の補助金制度、費用負担制度、他の交通手段をも含めた交通費のあり方こそ改められねばならないことに気がつくはずである。

このように、現状の延長としての考え方から脱却してはじめて発想の転換が可能になる。とくに、すでにあらゆる交通施設が行きづまっている都市交通に関していえば、バス、乗用車、地下鉄などの既往の交通手段のみの枠の中で、「自動車でいっばいだから高速道路をつくらう」などという一時的な対策のみでは、もはや決して根本的な解決は見だし得ない段階にある。



写真-3 高速道路が空間をささげる大阪市内の一例

現実の日本の大都市では、この意味でせいぜい10年目標の計画しかないといえると思う。この程度の短期の計画では、緊急度の強い施設について近視眼的に、とにかく現在の制度の常識の範囲内でものを考えざるを得ないという制約がある。したがって、長期的、総合的に、真にこうあるべきだという視点には目をつぶらざるを得ず、これでは都市問題のすべての要素に関連して深い根源をもつ都市交通のピンチは、いつまで待っても救いはないということになる。思いきって問題の根源をつきとめ、その解決をはからねば、すぐにぶり返すことになるであろう。一時しのぎの姑息な対策を講じるだけでは、都市交通は、もはや永久に救いはないといえよう。

3. 新交通手段のための通路空間

すでに述べた諸点を考慮し、ここではかなりの長期を目標として、都市交通のあるべき姿を考えてみたい。

まず、現時点において予想しうる将来の都市交通手段を、速度と輸送単位によって分類すると、たとえば表-1のようにまとめられる。

この表の種々の交通手段のほかにも、今後いくつもの新しい交通手段が提案され、この表が充実されていくであろうが、要は交通の目的や質的要請の多様化に対応できるように、また、各種の交通手段がそれぞれの特徴を発揮しうるように誤りなく利用され、有機的に組み合わせられることである。そうして、これらの交通手段が大都市内で弾力的、機能的、効果的に組み合わせられることが必要である。こうして、はじめて健全な動脈をもって都市活動を営み、快適な市民生活を保証する基盤ができるであろう。

ここで問題は、これらの交通機関がどのような空間につくられるべきであるかということである。

近年、世界の諸国で新しい都市交通手段をめぐる議論がにぎやかである。トランスポ'72には、各国、各社の新しい乗物が展示され、これらがただちに都市交通の救世主であるかのように期待されている。大いに結構なことである。これらはいずれも先に掲げた表-1を充実させ、交通計画者にとって選択の可能性をふやす有効な手段となるであろう。

しかし、そのはなやかさのかけで、どうも忘れられている要素があるように思う。とくに日本の都市においては、せっかくのこれらの交通機関の通路となる都市内の帯状の空間を、いったいどこに見つけたらよいのかという大きな問題である。

ほとんどのアメリカの大都市は、最初から広い道路が設計され、また必要とあれば大規模な再開発が行なわれている。こうして新しい交通機関の通路を新たに生みだ

表-1 将来の都市交通手段の分類

区分	大量	中量	個人
超高速 120 km/h 以上	巨帯都市内 大規模ニュータウンから都心へ リニアモーター 新幹線鉄道	空港や遠い郊外から都心へ エアトラン、リニアモーター 新幹線鉄道	グライドウェー
高速 40~100 km/h	都市内幹線 高速鉄道類	都市内準幹線 ボナ、モノレール、タッジャベアーなど	シティカー
中速 10~40 km/h	中距離の群衆輸送 動く歩道	補助路線 スカイバス、トランスベア、電気バス、デュアルモードバスなど	Door to Doorまたはそれに準ずるもの シティカー、テレットラン・電気自動車など
低速 10 km/h 以下	小距離の群衆輸送 動く歩道	人の集まる施設へまたは施設内 カーベア、ミニレールなど	電気自動車

すことも、かなり容易に実現される。しかし、日本の大都市では、その通路のための帯状空間を大都市の都心地帯に見つけることは、きわめて困難といわねばならない。

すでに述べた将来の都市交通機関の開発、改良と、その選定に力を入れることは、もちろん大切である。しかし、当然併行して、それをつくる場所について考える必要がある。いくら立派な画家でも、キャンパスがなければ絵は描けないのと同じである。

こういう考えから、本文では大阪の都心である梅田、淀屋橋、本町地区を例にとり、交通のための都市空間についての一つの考え方を提案することとする。

4. 空中・地下利用可能空間

図-1は、大阪の都心部の地図である。上端に大阪駅があり、そこから南下する御堂筋、四ッ橋筋の2本の幹線街路がある。中央部に堂島川、土佐堀川に囲まれた中之島があり、^{つづみ}鞆公園をへて本町に及ぶ地区を示している。大阪の中核管理地区で、とくに御堂筋に沿ってビル群が集積している。

図-2は同じ地区の空中使用可能空間を調べたものである。この図において、灰色(あみ目の部分)の帯は現在の地表道路を示している。黒い小さいブロックは、4階建以上の建築物であり、将来にわたって容易に撤去できず、交通通路のためには利用できない空間である。中央部のT字型の黒線は阪神高速道路の高架橋、上方には大阪駅の高架橋があって、これも将来にわたって今後の交通機関の通路の障害となっている。この図から次のことがわかる。

④ まず南北方向については、御堂筋および四ッ橋筋とも高速道路の2か所の交差を除けば空中空間は残されており、大阪駅でUターンすることにより2本の街路を

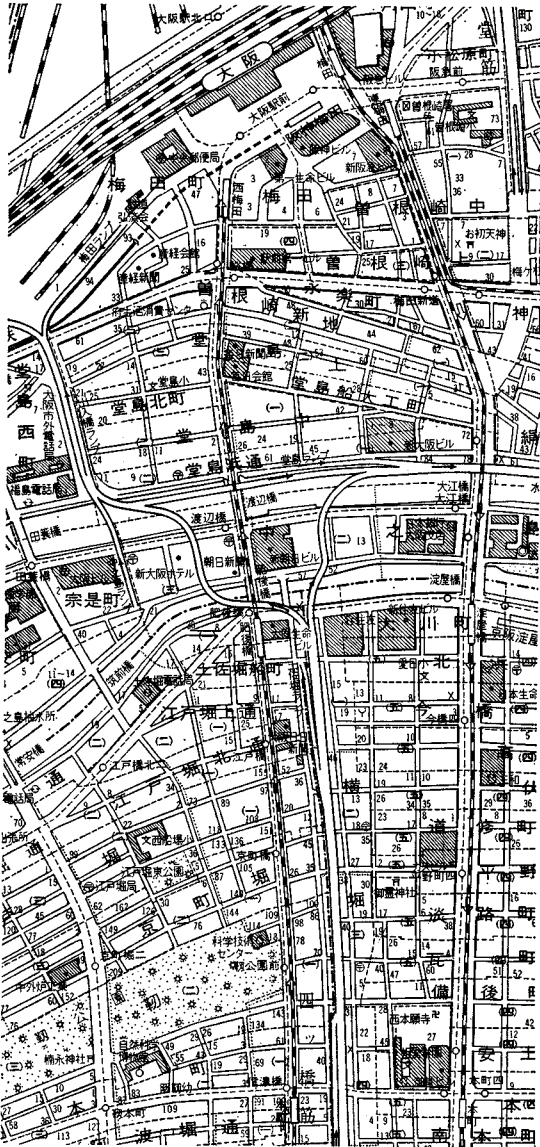


図-1 大阪都心部の平面図

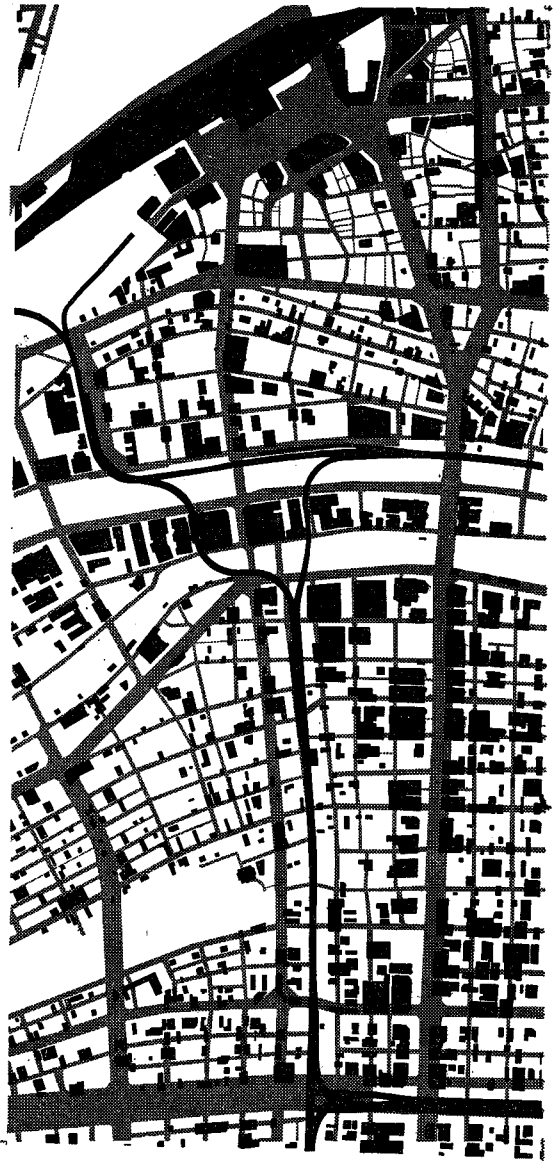


図-2 大阪都心部の空中未利用空間

つなぐこともできる。

② しかし、この2本の幹線道路を除けば南北方向の太い帯状の通路空間は残されておらず、御堂筋、四ッ橋筋間に幅6m程度の細街路が3~4本あるにすぎない。

③ 四ッ橋筋から西では、まだ建築物の集積がまばらであるが、ここに南北方向の通路を考える場合、中之島地区の横断地点の選定に問題がある。

④ 単純に空間として見れば、堂島川、土佐堀川に広いオープンスペースがある。

⑤ 東西方向には、空中利用可能空間を残した3本の準幹線がある。

⑥ この建築物現状図でみる限り、梅田地区を東西に

つらぬく高架通路のための空間は、まだ残されているといえる。

⑦ この地区より北へ伸びるためには、大阪駅の高架橋が一つの障害となっている。

図-3は地下の利用可能空間を調べたものである。図-2と同様に、地表の街路を灰色の帯、地下室のあるビルを黒のブロックで示している。地下鉄は南北に走る御堂筋線と四ッ橋線、東西方向の中央線があり、駅部分が幅広がっている。大阪駅前には地下商店街が大きく面的に広がっている。この図から、次のようなことが考えられる。

① 御堂筋には、まだある程度の通路空間が地下に残



図-3 大阪都心部の地下未利用空間

されており、くわしく調査すれば、なんらかの交通機関のために使用できるかも知れない。

② 南北方向の街路直下では、ほかには残されていない。

③ 東西方向には、まだ利用可能な3本の街路地下空間が残されている。

以上は、いずれも地表面下10mから15mまでが限度であり、それより深い交通通路空間を考える場合は、この図-3には無関係に選定すればよい。

図-2および図-3は、いずれも概略調査の結果を示したにすぎない。実際の計画に際しては、さらにくわしい調査が必要であろうし、また、局部的には地下の深

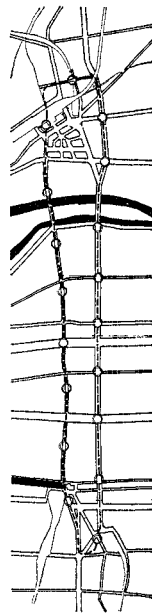


図-4 中量トランシットの環状ルート案

さや上空の高さによって重層的な断面図を描き、これによって検討することが効果的であろう。

図-4はこの地区になんらかの中量交通機関を環状に走らせる場合のルートの一案を示す。表-1に示す各種の中量交通手段は、いずれも現在の地下鉄より、やや小さい帯状の通路空間を必要とする点では共通である。そのうちの機種を選定は別に比較検討されるものであり、本文の考察では通路空間のみを取り扱うのでこれらの区別をせず、以下“中量トランシット”と総称することとする。

大阪市域内の将来の機能集積、人の発生・吸収の予測、OD交通量とその目的別・階層別交通機関配分などによって、ルートがまったく交通需要の側から想定される場合の一例であるが、このルートを図-2および図-3によってその可能性をチェックすることができる。また、部分的な高架、地下の場合の問題点、その解決方法などについても有効な示唆が得られる。

以上は、まだ使われていない空間がどこに残されているかという検討であるが、ただ単にそれだけでは不十分である。たとえば、写真-4は動く歩道が東京の新宿につくられた場合の一つのモニタージュ写真である。万国博のように、動く歩道をデモンストレートする場合には、なるべく人目につくようにする必要があるが、現実の都心で実用化する場合、これでは美観上、機能上はなはだ困るといわざるを得ない。

図-2に示す堂島川、土佐堀川にオープンスペースがあるといっても、これ以上水面に橋脚を立てては河川管

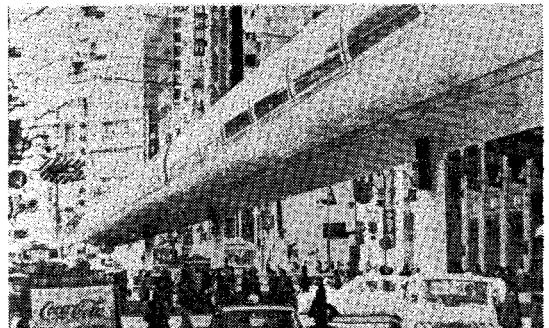


写真-4 歩く歩道の想像図¹⁾

理上さまざまな問題が生じることも、また当然である。

つまり、図-2, 3では、単に物理的な空間をまず見つけようのみであることはいうまでもない。

5. 街路空間の計画例

大都市の都心地域では、交通の通路のための帯状の空間を新たに生み出すことは、大規模な再開発の場合を除けば、非常に困難であることはすでに述べた。このような前提のもとで、さきに2.で述べた将来ののぞましい都市交通体系をつくりだしていくためには、現在の地表街路の地下と空中とを交通のために立体的に利用することがまず考えられる。

ここでは、既設の地下鉄、自動車のほか、中量のトランシット、動く歩道、歩行者通路などが、この立体的街路空間において、どんな場を占めるかという課題とその可能性について、以下に御堂筋を例にとりて考えることとする。

図-5は御堂筋の現状を示した断面図である。道路の全幅は約45mで、中央に4車線の車道、その両側に植栽帯、さらにその外側に1車線と停車帯、そして歩道があり、車道は一方通行に規制されている。

地下鉄御堂筋線は幅約10mで、淀屋橋一本町間では道路中心から約5m偏倚して建設されている。場所によって相違するが、土かぶりは約5mである。

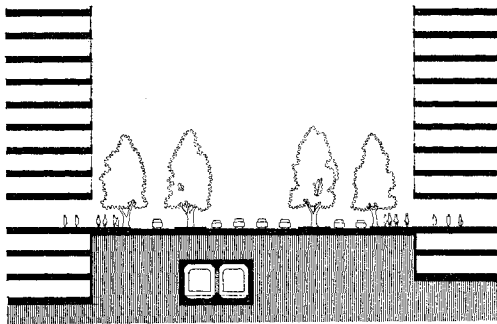


図-5 現在の御堂筋の断面図

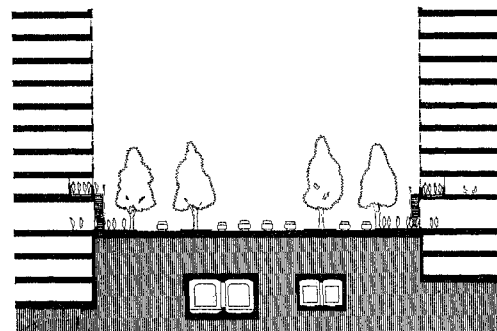


図-6 計画例-1: 2階歩道方式

この現状をふまえて計画した例を以下に5つ示すが、原則として、既存建物、地下鉄、並木などは撤去したりせずに考えたものである。

図-6は中量トランシットを地下に、動く歩道をビルの2階に設けた場合である。

中量トランシットを地下に敷設した場合、既設の地下鉄との乗換えが比較的便利である。しかし、この地下スペースにはすでに地下鉄線路と駅部分、地下街があり、さらには上下水道、電線、電話線などの埋設物があって中量トランシットの大きさ、線形に当然制約がある。平面的には曲線半径が問題であって、街路面と既設の建物の配置により、場所によって半径数十m程度になるものと思われる。梅田などの既存の地下街や地下鉄と新路線が交差する箇所では立体交差にせざるを得ず、この場合のルートは、地下のかなり深い所をおることになり、駅の深さを浅くしようとすれば、かなりの急勾配を認めざるを得ない。

動く歩道をビルに設けることは、そのための構造物を新たに作る必要がないこと、景観的にさほど問題がないこと、ビルとビルとが直接つながることなどの利点があるが、個々のビルの2階のレベルに差があること、ビルの現在利用されている床面積がかなりとられること、大がかりなビルの改装が必要なことなど、問題点もかなり多い。また、この計画例では、歩行者と車の立体的な分離がなされていないという欠点がある。

図-7は歩道、動く歩道を地下に、その下に中量トランシットを設けた場合である。

地下の歩行者道路は、片側に商店街、片側に動く歩道をもち、完全な人工気候が施され、既存の地下街と連結して、都心部全体に広範にネットワーク化される可能性をもつ。地下に歩道、地下鉄、中量トランシットなどの主要交通手段が集中するのは、乗換えの便利さの点でよいことである。地下街は歩行者専用の空間を確保できることから、日本の大都市では多く普及しつつあるが、自然との接触ができないこと、火災時の危険性、方向感がつかみにくいことなどの欠点もあり、計画に際しては十

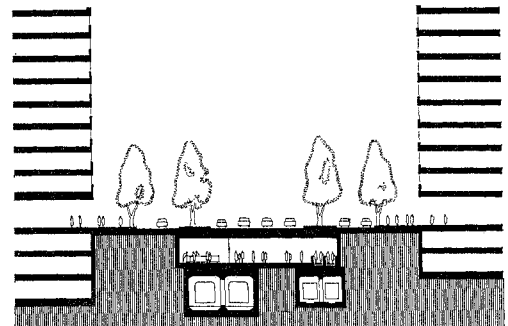


図-7 計画例-2: 地下歩道方式

分な考慮が必要であろう。

図-8 は中量トランシット、動く歩道を高架にし、その上に高架道路を設けた場合である。

地上レベルは、バス、緊急用自動車の車線を除き、歩行者に開放される。しかし、バス、緊急用車線の横断、他の路線が御堂筋に進入する場所での横断には問題がある。

高架の中量トランシット、動く歩道は地下鉄とのアクセスがよくない。道路や中量トランシットなどを空中に設ける場合、既設の高架道路、高架鉄道との交差点を立体交差にしたときには、その高さはかなりのものとなるであろう。また、景観上の問題も多い。高架の路線は、現在の御堂筋のよさをかくし、それがつくる影は歩行者の快適さをそこなうものと思われる。とくに中之島には明治時代の建物が残っており、その景観は保存すべきであって、ここを高架で横断することは、迂回などの手段によって避けるべきであろう。

図-9 は、道路を地下に、その下に中量トランシットを設けた場合である。

地上は歩行者に開放され、自動車は地下となって景観的にもよいが、現在の御堂筋の現状から地下空間を自動車で十分に確保することはむづかしい。

図-10 はペDESTリアンデッキを空中に、その下に中量トランシットを設けたものである。

歩行者のための空間の確保の手法として、ペDESTリアンデッキは現在広く提案されているものである。

以上の計画例を比較対照するために整理したのが表-2 である。この表には、空中、地表、地下にそれぞれどれだけの交通空間が設けられているかを各計画例について示した。

車道の車線数については、すべての計画例とも同じであるが、立体交差の場合には、その容量はより大きくなると考えられる。

歩道幅員は一般的に広いほどよいといえる。単に大量の歩行者が何とか歩けるだけという幅員では不十分であって、楽しみながら歩けるだけの余裕のある歩行者空間

表-2 計画例の比較表

区分	図-5 現 状	図-6 計画例-1	図-7 計画例-2	図-8 計画例-3	図-9 計画例-4	図-10 計画例-5
空	歩 道	—	—	—	—	中央に10m 両側に4mずつ
中	車 道	—	—	—	4車線	—
	中量トランシット	—	—	—	往復通路	往復通路
地 表	動く歩道	—	両側のピロティに往復2本ずつ	—	往復2本	—
	地 車 道	4車線 (緩速) 2車線 (停車)	4車線 2車線 2車線	4車線 2車線 2車線	— 2車線 2車線	— — —
地 下	歩 道	両側に6mずつ	両側に6mずつ	両側に6mずつ	両側に18mずつ	両側に16mずつ
	地下鉄中量トランシット	復 線	復 線 往復路	復 線 往復路	復 線	復 線 往復路
下	歩 道	—	—	11m	—	—
	動く歩道	—	—	往復2本	—	—
車 道	車 道	—	—	—	—	4車線
	(緩速) (停車)	—	—	—	—	2車線 2車線
車道車線数計	8車線	8車線	8車線	8車線	8車線	8車線
歩道幅員計	12m	12m	23m	36m	32m	30m
動く歩道本数計	—	4本	2本	2本	—	—

があることがのぞましい。

動く歩道は必要に応じて設けられる。計画例-4、5には設けてないが、計画例-4の場合には空中に、計画例-5の場合には地下につくることは可能である。

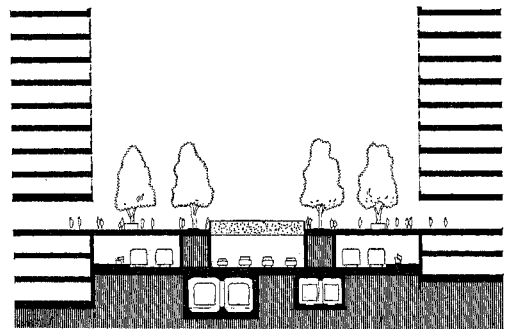


図-9 計画例-4：掘割道路方式

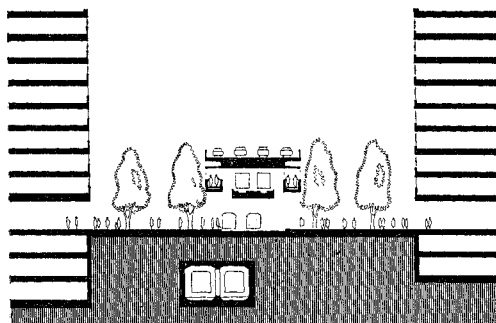


図-8 計画例-3：中央高架橋方式

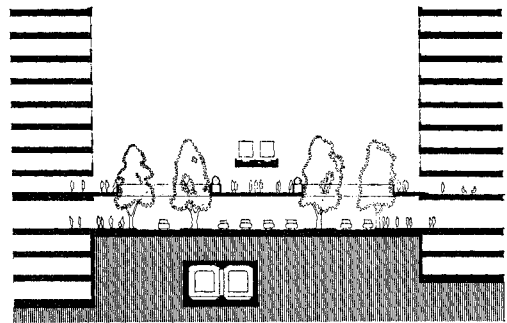


図-10 計画例-5：ペDESTリアンデッキ方式

街路空間の立体利用案が、のぞましい計画であるかどうかを検討するためには、たとえば次のような項目があげられる。

① その街路の利用の仕方が、全市的な交通ネットワークにうまく組み込まれているか、② 他の交通手段との連繋がうまくなされ、交通システムとして統合されているか、③ 景観的によいか、④ 各交通手段は十分な容量をもつか、⑤ 技術的、経済的に可能か。

個々の計画例の問題についてはすでに指摘したが、それらをさらに詳しく計画し、またこれら以外に可能な計画を見つけだし、上記の項目などによって比較検討することが必要であろう。

6. のぞましい街路空間

図-11 はロンドンの再開発計画の構想である。この

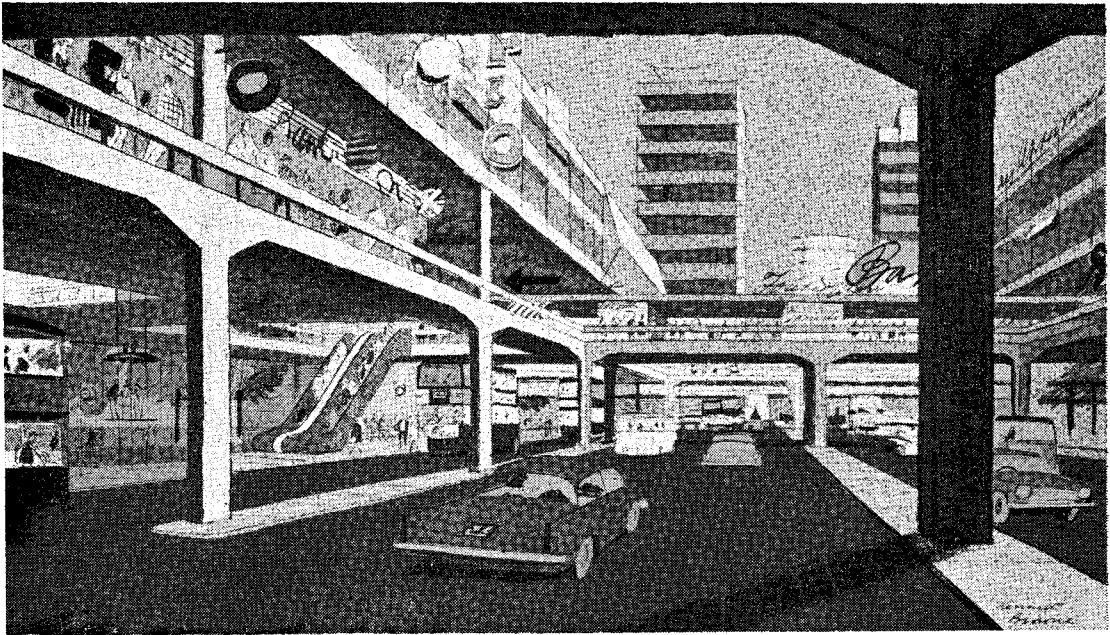


図-11 ペDESTリアンデッキの提案例²⁾

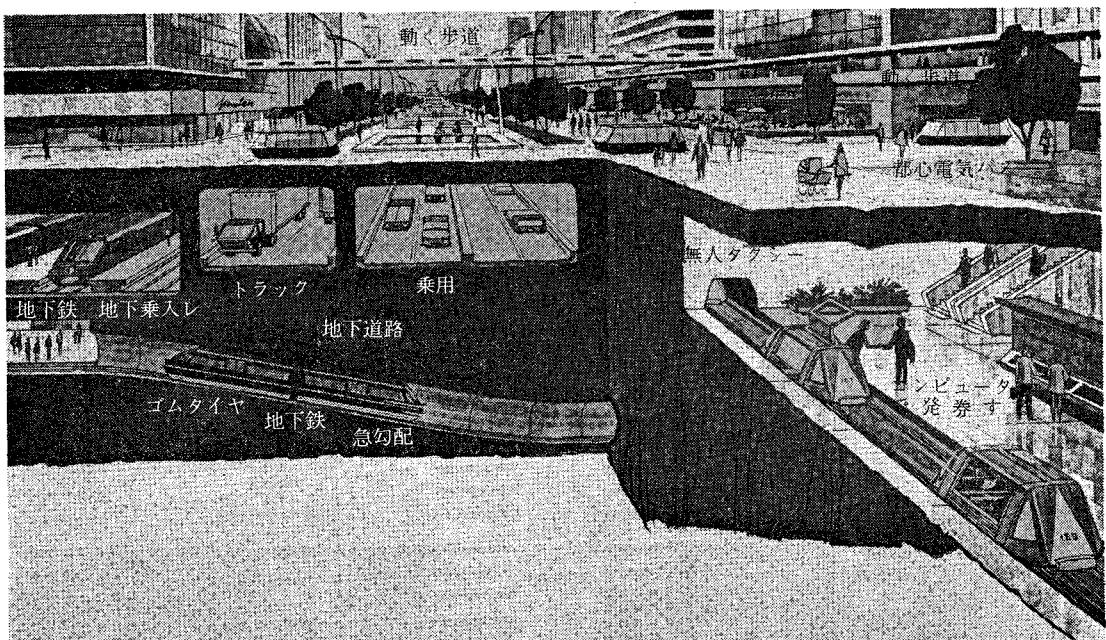


図-12 堀割道路の提案例³⁾

場合には、地表面は自動車に専用される。人間は2階の高さにあるペDESTリアンデッキに上がり、必要があれば、エスカレーターで地表レベルに降りてバスや乗用車に乗降する。

理想としては、やはり明るい日ざしに恵まれた地表面が、図-12のようにすべて歩行者のために解放されることであろう。わずかに電気自動車や自転車のように、人間と共存できる低速小型の交通手段のみが地表面を走る。自動車はすべて電気自動車になり、中速以上の乗用車、バス、トラックはすべて掘割式の地下道路を走り、建物の地下で乗り降りし、貨物を積卸しする。動く歩道は主要な動脈として、掘割式の道路に沿って地下に設けられ、またビルとビルをつないで2階や3階のレベルにもつくられる。そのほかの大量および中量の交通手段はいずれも地下にそれぞれ専用のルートがつくられる。

前節の5つの計画例のうち、計画例-4は上記の図-12の例と対応した掘割道路方式であり、計画例-5は図-11の例と同じくペDESTリアンデッキ方式である。そこで、この三つの案について、もう少し詳しく述べてみよう。

図-13は計画例-4、図-14は計画例-5の、いずれも平野町5丁目付近の平面と断面を示す。

計画例-4の中央の掘割の自動車道は、一般車が自由に通行し、両側の地下の緩速車線は必要なだけのサービス用自動車と、公共輸送バスの専用とし、サービスヤード、バスストップが設置される。ビルの地下部分は改装されて、サービスヤードと連結する。バスストップは地上、中量トランシット、地下鉄の駅とエスカレーター、

動く歩道によって連絡する。他の道路とは原則的に立体交差とする。そうでない所では、スムーズに車の流れをコントロールできるような新しいシステムを開発し、取り入れる必要があるであろう。

中量トランシットはこの下になる。図-13の中央の下の部分はその駅の断面を示す。

人間に開放された地上は、現在の緑の並木がそのまま残され、さらに豊かな緑のために植樹を施し、床面、ストリートファニチャーなどは、光にあふれた歩行者空間として、きめ細かく、美しく、のぞましいものとしてデザインすることが可能である。

しかし、前述したように、現在すでに種々の埋設物がある御堂筋の地下にこれだけの空間を連続して確保することは困難である。とくに、梅田、淀屋橋、本町などでは、地表面近くから2層3層にわたり街路の地下がすべて面的に利用されており、さらにこの下を利用することは、技術的、経済的にむつかしいし、機能的にも、地上からのアクセスの悪さ、サービス用自動車と建物の結びつきの不利さなどの点でのぞましくない。結局、この計画例は、地上が人間のために再び解放されるという点では理想的であるが、これが実現可能な箇所は部分的にしか残されていない。

計画例-5は、地表は自動車にゆずり、歩行者のための専用のデッキをつくるものである。日本にはこの実施例はほとんどなく、これの矮小化されたものとして横断歩道橋があるが、これでは真の歩行者と車の分離とはいえない。単なる歩行者のための通路ではなく、歩行者の

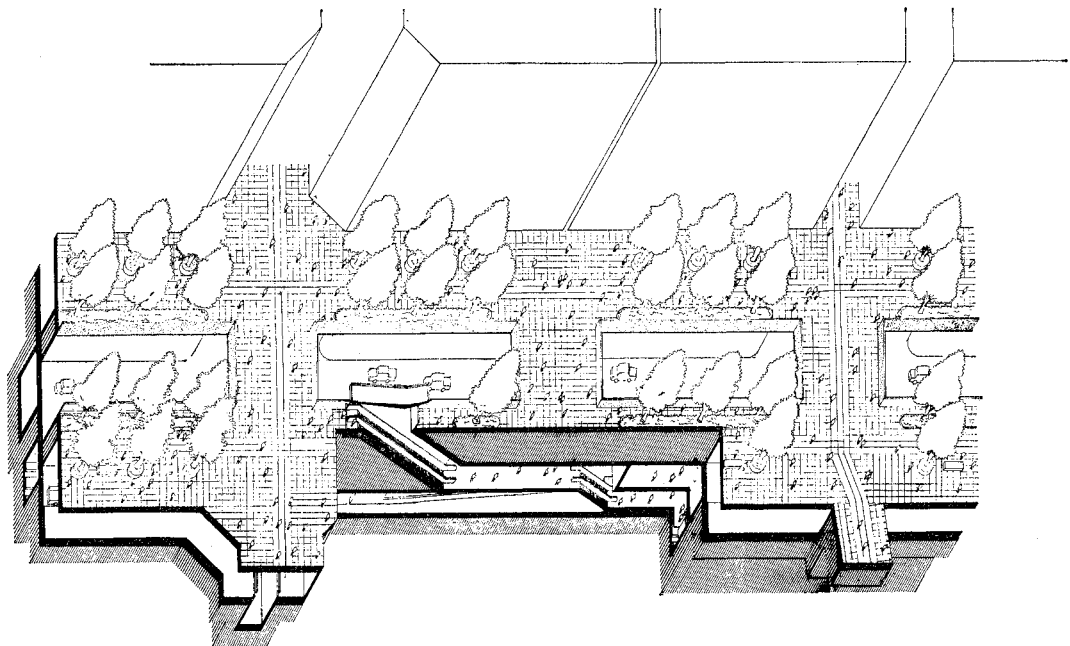


図-13 計画例-4の鳥瞰図

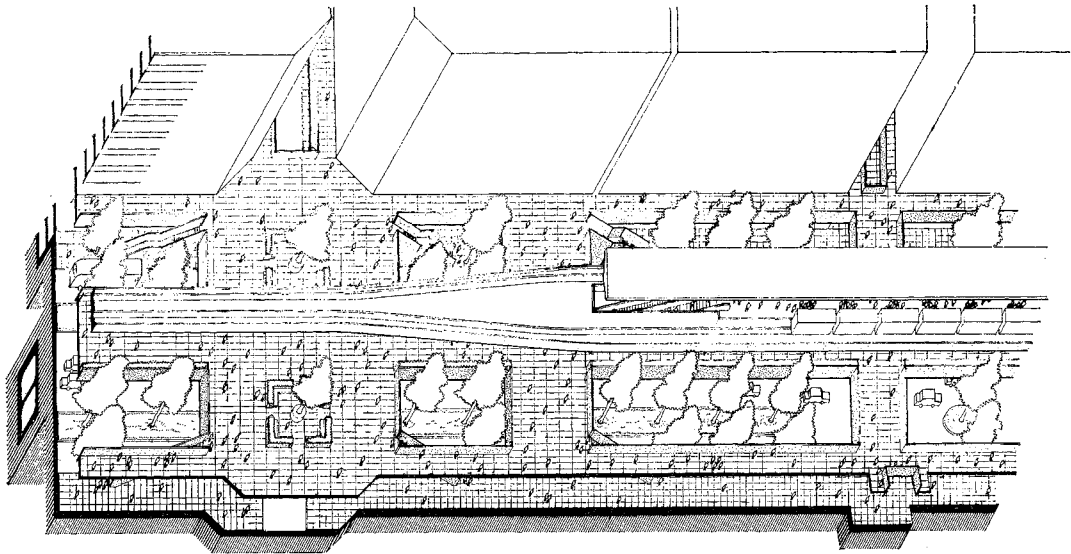


図-14 計画例-5の鳥瞰図

ための余裕のある豊かな空間をつくりだす必要がある。

図-14に見られるとおり、連続したデッキを道路の両側に設け、ビルに接続する。ビルには地上とデッキレベルとの両方からアプローチでき、たとえば商店街などとして、現在ほとんど1層であるのを2層に形成することが可能となって、空間の立体的利用という面からは好ましいものである。中央のデッキは、遊歩道あるいはこのデッキの上をとおる中量トランシットの駅への入口として計画される。計画例-4と同様に、自然との接触が可能なデッキは、歩行者空間としてふさわしくデザインされる。デッキレベルからの視点は人々に新しい視覚経験を与えるが、デッキは高架のため、良きにつけ悪きにつけ、現在の都市景観を一変するものと考えられる。前述した中之島、あるいは高架道路との交差部分など、問題点は多いであろう。

前節での考察とあわせて考えると、中量トランシットの位置は別として、都心で歩行者のための空間を求めるには、ペDESTリアンデッキが可能性もあり、のぞましいものではないかと思われる。

むすび

本文では、都市交通について、まず現状の課題を分析し、それを解決するために今後の施策に必要な基本的方向について考察した。

健全な動脈をもち、円滑な都市活動が営めるような都市交通の根本的解決のためには、交通施設を単に追隨的に増強していただくだけではなく、長期的な視野に立った“発想の転換”が必要である。

新しい交通機関が次から次へと提案されている。しか

し、それらを都市内のどこにつくればよいのだろうか。都市のなかにその通路のための带状空間を見だし、また都市計画によってそれを積極的に作り出していく努力が必要である。本文では、大阪の都心の都市空間を例にとって、そのための一つのアプローチを提案した。

本文に示した例は、いまずぐにはとても無理であるうが、将来の交通の質的要請の多様化、高度化に対して市民の快適な生活を保証していくためには、いつかは必ず実現せねばならない目標といえる。この方向に逆行するような姑息な手段をとらないことはもちろん、この大きな目標に一步一步接近していくための努力が続けられねばならない。

その実現のためには、たしかに経済的、社会的に数多くの困難がある。しかし、西欧諸国の都市で実現されつつある抜本的な都市の再開発が、日本では行ない得ないという理由はない。人間がつくった都市が人間の力で改造し得ないはずはない。われわれの勇氣と英知と努力を集めて、われわれ自身の生活の場である日本の都市を、健全な動脈をもつ、快適な住みよいところにしてゆきたいものである。

なお本文の考察にあたって、京都大学の天野光三教授から有益な示唆と資料提供などのご協力を得たことを付記する。

参考文献

- 1) 運輸省・運輸経済研究センター資料。
- 2) Traffic In Towns, H.M.S.O., 1963, p. 143.
- 3) National Geographic, 1969年9月。
- 4) 大阪府企画部：新しい都市交通機関, 昭和46年1月。
- 5) 天野光三：都市交通の課題と長期的な解決方策について, 鋼構造, Vol. 8, No. 73, 1972. 1月。
- 6) 大阪市交通局：新交通システムの調査に関する報告書, 昭和47年3月。