

都市の歩行者空間

その考え方の流れと大阪市の緑陰歩道の実例

高 口 恭 行*
芦 見 忠 志**
久 保 田 英 之***

1. はじめに

都市の道路は、いわゆる産業基盤としてのものと、そこに住む人の生活基盤としてのものとに大別され、その整備の方向はそれぞれ異なる。とくに生活基盤としての道路は近年その整備が急がれているにもかかわらず、どのようにして、どのようなものを整備するのか、といったところで多くの議論の余地を残している。ここでは、大阪市の進める緑陰歩道の建設例の一例を紹介しながらこうした論点を考え直してみたい。

2. 大阪の道路のあゆみと緑陰歩道

市中心部の道路は、豊臣秀吉が大阪城を築いた当時、城下町の道路として定められた。東西の道路を“通り”と呼び、南北の道路を“筋”と呼んだ。“通り”は、幅4間3分(7.8m)、“筋”は幅3間3分(6m)で、碁盤目

状に配置されており、城を中心につくられていたので、城に近いほうから、1丁目、2丁目と町の名づけが行なわれた。他の中世都市のそれと同様、これらの道はいうまでもなく「歩行者道路」としてつくられたものであった。とくに問丸(問屋)を中心とする大阪の産業基盤としての道路は、コストの安い運河によって支えられその発展とは逆に明治に至るまで道路は人馬、荷車の往来できる程度の貧弱なものであった。

明治時代になって初めて建設された道路は、曾根崎新地2丁目の桜橋畔から鉄道停車場に至る道路だという記録が残っている。昭和3年に都市計画全区域にわたる総合都市計画が立案され、道路は新設、拡築101路線、延長239km、幅員11~44mであった。当時の模様は、完成直後の御堂筋の状況にみられるように、歩行者道路ばかりの市街地に初めて自動車道路がドッカと登場したことであった。

戦後、いちはやく道路計画の再検討がなされ、昭和21年に66路線、367km、11.9km²の都市計画道路網決定がなされた¹⁾。

それ以後の道路建設は、昭和39年の東京オリンピック、さらに昭和45年の万国博覧会を契機とする急激な



(大阪市立博物館蔵)

写真一1 元禄12年(1699年)当時の大阪の道路網

* 京都大学助手 工学部建築学科

** 正会員 大阪市役所土木局土木部主幹

*** 正会員 大阪市役所土木局土木部道路建設課



写真一2 完成直後(昭和15,16年ころ)の御堂筋本町付近

るモータリーゼーションと対応するもので、高速道路、幹線道路網の整備が急ピッチで行なわれた。万国博関連事業で、道路、鉄軌道、空港などの交通輸送施設関係が事業費の89%を占め、大阪市内においても、阪神高速道路、新御堂筋線、天王寺バイパスなどの建設をみている。このわずか二十数年の道路建設は、沈下しかかった大阪の産業基盤に再生力を与えはしたもの、一方で400年にわたる歩行者の道路網をみじめなばかり、ずたずたにしてしまったという批判を受けているのも、また事実である。

これは安全な歩行者の道路であり、子供の遊び場であり、ときに袖ふれあう他生の縁の空間ともいえた古来の“生活道路”にまで迂回の車が入ってくるという今日の交通事情のために、これまで住民による多様な使われ方をされていた市街地の道路は車が通るだけの単一機能的な、しかも危険でアンタッチャブルな空間と化しつつあることを指すものである。

生活道路がこれまで果していた機能をとくに分類すれば、大略次の3つであったろう。

- ① 人・物の移動の確保：移動に関する便利さ
- ② 人の浮遊的行為の確保：することの楽しさ
- ③ 人の浮遊的視線の確保：見ることの楽しさ

ひらたくいえば、浮遊的行為とは道で遊んだり、立ち話をしたり、休息したりするというさまざまな行為を指し浮遊的視線は“○○を見て歩く”という行為あるいは車の窓からの眺めといったような人間の移動に副次的に付随する一つの現象である。遊覧バスでの観光といったように、それ自体が目的となる場合もある。

生活道路の整備にあたっては、移動、運搬といったことと同時にここでいう②、③のような機能に関する豊富な企画と、心づかいがなければならない。

現在、大阪市土木局では、こうした発想から MILE^{a)} 道路計画を生活道路整備として昭和45年度から実施し



写真-3 楠根川跡緑陰歩道

a) Means for the Improvement of Life=生活環境改善のための手段。

ている。その内容はおおむね次の2項からなっている。

- ① みどりを取り入れた“緑化道路の整備”
- ② 道路交通の安全と利便を確保し、交通環境の浄化をめざす“地域生活道路の整備”

① の緑化道路は、歩行者、自転車などの通行を主体とするもので、自動車の通行を完全にシャットアウトする“緑陰歩道”と、必要最小限の自動車の通行を許す“景観道路”的2つのものがある。

ここで紹介するのは、このうちの緑陰歩道の一つで、とくにこのケースでは次のような点が、その設計において勘案されたものである。

(1) 歩(行者)道に都市的尺度を導入すること

今日の都市において、歩行者のための空間が他の巨大な「都市的建造物」に互して存在するためには、それらと結びつき、一体となって都市空間を構成しうる一定の尺度、あるいは規模を歩行者空間自体がもたねばならない。大都市の高い人口密度地域において成立しうる新しい都市的尺度を発見すること。

(2) 日本的造園技法の開発

ヨーロッパの造園技法は、今日の北海道などという低い人口密度の広大な土地利用を背景にしてなりたっている。伝統的に高い人口・建物密度の日本にあっては、造園技法もまた彼地とは異なる象徴的側面に高い技術水準を示してきた。高密度な日本の都市における「緑化」の推進にあたっては、わが国の伝統技法の運用と、新たな技術の開発が大いに期待されてよい。

(3) 川の象徴保存

大阪は古来、水の都と呼ばれた。今日“水”はその重要性にもかかわらず、実質的価値を破壊され、大阪の町から消え去ろうとさえしている。しかし、今まで都市生活空間の多くの部分が水のイメージと結びついて構成されており、それらを除き去ることには多くの問題が含まれている。緑陰歩道が大阪における広義の“緑”（自然）を回復するものであると考えれば、川を象徴的にでも保存することが必要である。写真-3に示すように、この緑陰歩道は“堤”“河原”“流れ”という3つの空間要素で構成された。“堤”は大寺院の土べいのように歩行者空間を他の建物や空地に従属させることなく一定の環境のもとに保つであろう。一方、川のつつみのイメージが河川の象徴的保存の役割を果す可能性もある。“河原”は、せせらぎと飛び石の印象が、「自然」あるいは「緑」のイメージを代表するものの一つであることから、平板コンクリートの任意的配置によって多様な有機的形態をつくり出すべく試みられた。ここは、歩行者が立ちどまり、たむろする場所である。“流れ”は、うぶ車や、三輪車や身障車がなめらかに流れることのできる通路である。“堤”と“河原”的間にあって、ブルーのカラ

一舗装がほどこされ、ときには雨水の流れる臨時的小川ともなる。

3. 海外における歩行者空間との比較

欧米諸国ではもっと以前から歩行者空間の確保の例を見る事ができる^{b)}。それは、歩行者のためにわずかながらも安全な場所を確保しようというわが国の場合とは異なり、主として郊外スーパー・マーケットによって、すたれつつある旧都心部を経済的に再生せんとする、きわめてシビアな発想に由来するものであった。

(1) パーディック・モール⁴⁾

1959年8月に完成したパーディック・モール（アメリカ合衆国ミシガン州カラマズー市）は、南北2つのブロックからなっており、北のモールが約80m、南ブロックが約200mの延長をもつ。北ブロックは季節の花や灌木、池や特別にデザインされた車止めなどによって細長い都市公園的な性格を与え、南のブロックでは中央部に通年行なわれる特別のディスプレーと展示のための回転ステージ、付近の子供のためのプレイロットとカラーシェルター、プランター、泉とカラーライトのある池などの諸施設を設けて遊園地的な性格として北と区別している。モールに面している店へのサービス交通は付近の路地や横丁からなされるが、北ブロックでは朝の開園前と夜間の閉園後に行なわれるという。ちなみにモールの建設費は6万ドルであったが、これは商店街と市によって1/2ずつ分担され、市当局はさらに1万ドルの追加予算と、回転ステージの建設費用3万5000ドルを支出した。完成後の調査によると、①中央商業地区に復活のきざしが見え始めた。②休業中の店がなくなり、小売業が活発な動きを見せ、小売販買額はモール建設後、著しく増加してきている。③ダウンタウン地区的多くの

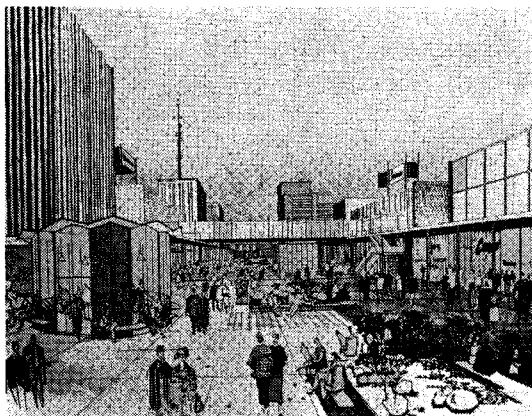


写真-4 パーディック・モール

b) 下記以外の実例については、参考文献2), 3) を参照されたい。

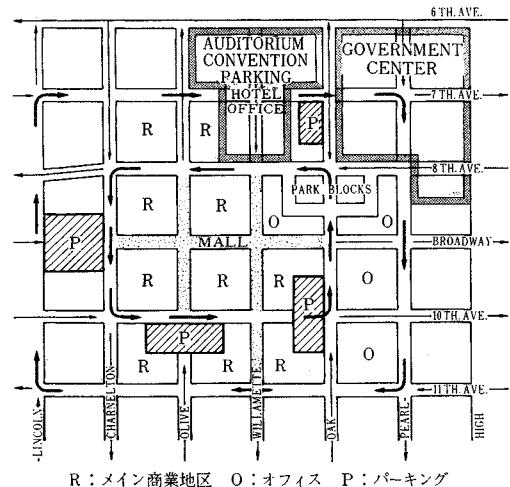


図-1 交通のネットワーク

事務所は、再開発後、以前にはほとんど休止状態であったものが、ビル内はほとんど満室である。④ 地区内における建築物の新設・改築の投資額は、住居専用および公共建築物を除いても、モール建設以来、年平均100万ドル以上増加してきているなど、モール建設が都市のRevitalizationの手法として、有効なことを証明している。ちなみに、この商店街は1955年には1万ドル近い赤字を出し衰退の一途をたどりつつあったものである。

(2) ユージン・モール⁵⁾

また、同様の例としてアメリカ合衆国オレゴン州ユージン市のユージン・モールをあげることができる。これは、繁華街の中心部が8ブロックにまたがる大規模なものであり、1970年に完成した。計画は1952年に始められ、1959年に実験的なモールを2週間にわたって行なっている。モールに来る車のために図-1に示すように

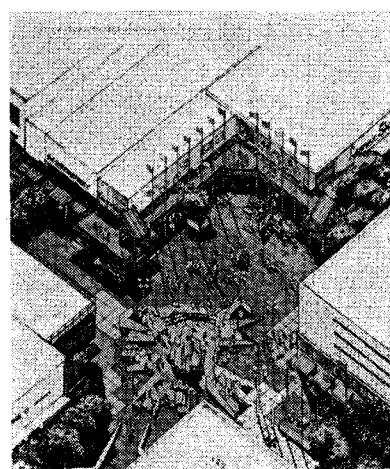


写真-5 セントラル・プラザ
(ユージン・モール)

パーキングエリヤを配し、緊急自動車やサービス車を除いては完全に歩行者優先の空間としている。写真-5に示す中央部のプラザは、集会場、ショーなどの開催場等に利用される。人工の池、滝などがあり、そのまわりにすわって憩うこともできる。このプラザの南東のすみにはビュービング・プラットホームがあって、プラザを上から眺める場所であると同時に、下を通る歩行者を雨と日光の直射から守る。このセントラル・プラザ以外に、モール内には、ショッピング・プラザ、移動可能なキオスク風の店舗、子供のための遊び場、レスト・ルーム、公衆電話、セルフ・サービスの郵便局、案内板などの諸施設がある。植栽はモールの出入口など一定の場所に集中的に配しているのが特徴である。

こうした都心商業地区再生のための歩行者空間は、その源流をギリシャ、ローマの広場に求めうる、いわば、“広場づくり”的系に属するものである。わが国の場合、こうした広場にあたる部分が、アーケードや地下街で、シェルターフィーの安全な場所であるのとは逆に、アメリカ合衆国都市においては、車の空間を歩行者の空間へ転化するうえでの工夫として、それらは登場しつつあるといえよう。本来的な歩行者のための道路の計画については、むしろイギリスを中心とするニュータウンの計画理念のなかに、その基本的な問題を発見することができる。

(3) ミルトン ケインズにおける歩行者道路の空間構成⁶⁾

a) 新都市ミルトン ケインズ

ミルトン ケインズ住宅団地は、現在ロンドンの北西約100kmのところ、バッキンガムシャー州内の小村、ミルトン ケインズを含む9000haの土地に計画されている人口25万人の新都市である。現在建設がすすみつつあるカンバーノールド新都市と、フック、ミルトン ケインズと順にならべてみると、そこには“田園都市”的創設者であるエベネザー・ハワード以来1世紀にわたるイギリス・ニュータウンの伝統と、世界にモデルを示してきた“新都市”的空間構成の主項目が徐々に変化しながらも、よりいっそうの深まりを見せているのが判然とするのである。

b) 格子状道路網計画における歩行者道路

ミルトン ケインズの敷地9000haはおおむね平坦な土地で、土地利用計画および道路網計画の骨格を規制するような地理的条件はあまりない。こうした前提のなかでとられた図-5のような格子状型を原則とする道路パターンは、ミルトン ケインズにつくりだされる生活空間に、いくつかの特質を与えることとなった。

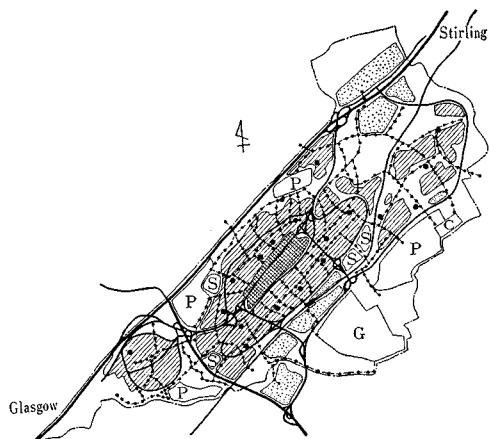


図-2 カンバーノールド・ニュータウン

第一は、きわだった都心地区がないことである。いうまでもなく、カンバーノールド・ニュータウン(図-2)、フック・ニュータウン(図-4)の計画がそれ以前の(近隣住区=近隣センター)といった、分散したセンター配置の発想に対してワンセンター方式と呼ばれることとなったように、敷地中央部にニュータウン全体の需要と対応する公共的諸施設を集中し、さらに高密度高層の住宅を配置して、空間的にきわだった都心地区をつくり出そうとしたものであった。したがって、道路網は主要な幹線が都心地区に立体的に乗り入れ、乗用車による交通の便を確保すると同時に、歩行者路は、都心地区から周辺へ放射状に発するという形態をとる。

これに比して、ミルトンケインズの都心部はあるにはあるが、決してこれほどきわだった形をもっていない。その理由は種々あげられるが、その一つとして次のこと�이える。スーパーブロック的・日常的な生活の単位地区のそれぞれに空間的・施設的個性をもたせるという、マスタープランの基本方針に従って、日常的購買施設や学校、種々のクラブ、喫茶店、パブ……といったものはできる限り分散して、格子状の道路沿いに単位地区ごとのアクティビティ・センター(小センター)をつくると

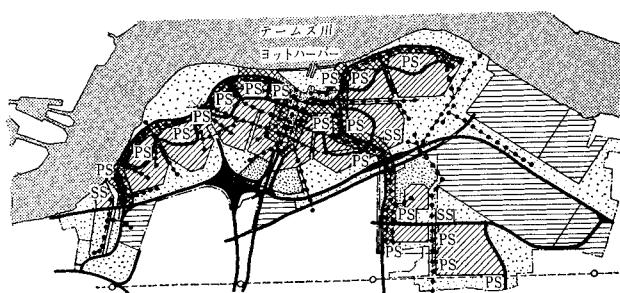


図-3 テームズ ミード・ニュータウン

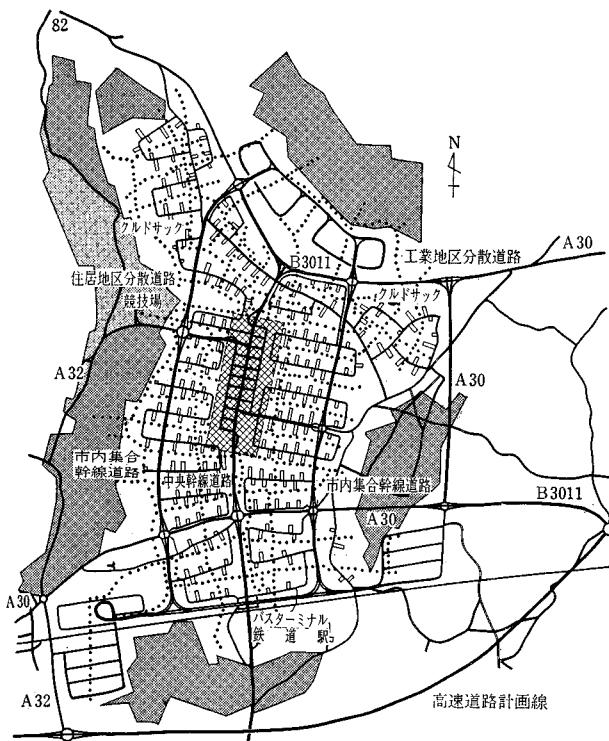


図-4 フック・ニュータウン

いうこと（図-5）。格子状の道路網は、こうした分散的センタの配置と対応しているといつてよい。

第二は、歩行者道路の日常的な生活のなかで果す交通機能が、カンバノールド、フックなど従来のものに比して大きいことである。

いざれにせよ、歩行者のための道を車から分離し、安全を守るという発想そのものは“田園都市”以来のニュータウンで、それぞれ実施されてきたところであるが、具体的な空間として、いかなる形態をとるかという点では種々のタイプがあった。初期のものからカンバノールド・ニュータウンまでは、都心地区は別として、住宅の裏側に通された、車の入らない通路といった形態がほとんどである。フック・ニュータウンにおいては、地区の大半の部分に至るまで、いわゆるペデストリアンデッキにより、一方で歩行者道路を建築の一部と化しながら、できる限り車から独立した空間を建設するというものであった。この形態は、現在建設中のツールーズ・ミレユ（フランス）、チームズ・ミード（イギリス・図-3）ではよりいっそう明確であり、住宅棟そのものが歩行者の通路を内包し、敷地内に延々と連続して配置されるという形態をとることになっているのである。

しかしながら、こうしたかたちでの歩行者道路（もしくは通路）にあっては歩行者の安全、造形的な美しさ、樹木の多い公園的環境といったものは確保されても、よ

り積極的に住む人の日常的な生活のなかで明確な交通路としての役割を果すものであるとはいがたいのである。それは、この部分づくり全体において自動車のための道路を前面に押し出し、その機能的充実をはかることが、ここで生活する者にとっての歩行者道路の相対的意味を薄らがせてきているからである。

ミルトン・ケインズの格子状の道路パターンは、自動車交通の機能的な面からいえばとくに有利なところはなく、いわば、これまでの一般市街地における街路と同様な、むしろ不利な面を内包させたということになるのである。1kmごとに交差するこの主要道路としての格子状道路は、ここでは自家用車が高速で、しかも安全に走行するためのものではなく、交差点から500m離れて設置される単位ごとの小センターのためのバス・ストップをつないでサービスするバス路線である（図-6,7）。したがって、これとは別に計画されている歩行者道路は、自動車、自動車路との比較のうえで相対的に意味を増すと同時に、格子道路網が、そもそも由来する各地区へ分散された小さなセンターをつなぐ点で、これまでとは違った明確な機能をそこに付与されたことになるのである。

一口でいえば、格子状道路網は、分散した小センター群配置と対応しており、自動車交通の機能と必然性の低下を意味し、小センター群をつなぐ歩行者道路の機能を相対的に高からしめているといえよう。

c) ミルトン・ケインズにおける歩行者道路の特色

前述したように、ミルトン・ケインズの道路網パターンは、全体として格子状の自動車道路と、これによって区

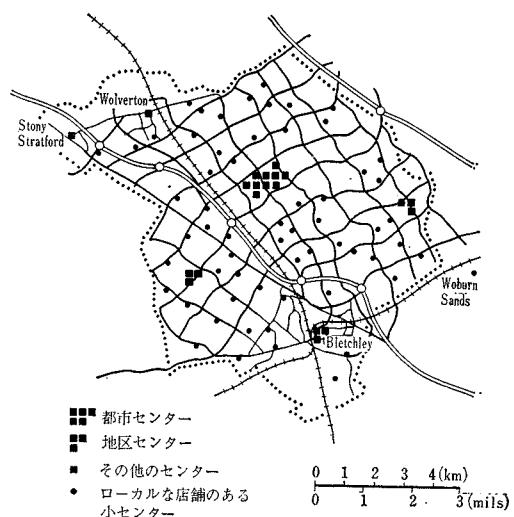


図-5 ミルトン・ケインズ・ニュータウン

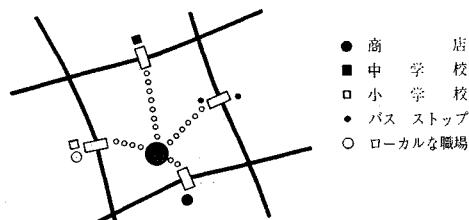


図-6 徒歩圏内にある小センター

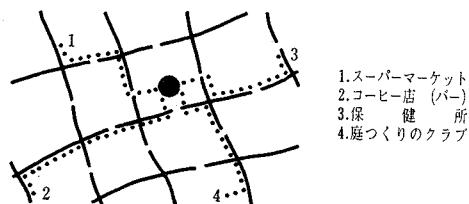


図-7 バスまたは車でいく日常施設

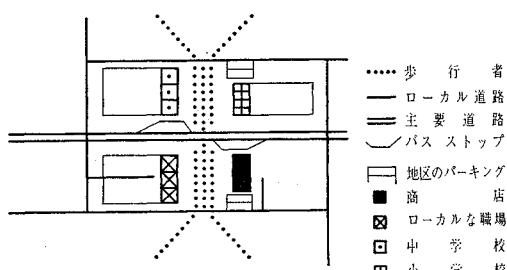


図-8 代表的な小センターの施設配置

切られる単位地区を相互につなぎ、日常生活のための小センター群をつなぎ、日常生活のための小センター群をつなぎあわせる歩行者道路によって構成される。その形態は、新都市というより既成市街地のそれに近い印象をもっているが、機能が明確に独立した歩行者道路網の存在によって、既成の市街地とも従来のニュータウンとも区別されうるのである。とはいって、より詳細な部分についての発想そのものは、必ずしも新しく提案されたものばかりともいえない。

いくつかの特色を列記すれば次のようなものがある。

- ① 歩行者道路は原則として、地表に配置される。
- ② 単位地区から自動車の通る道路を横切る場合、歩行者道路は地下を通る(図-8)。
- ③ 自動車道路と交わるところに小センターがあり、ここに商店、学校、事務所などがつくられる(図-6,7)。
- ④ 各小センターはそれぞれ独自の特色となる施設をもっており、歩行者道路でつながれている(図-9)。
- ⑤ 都心地区においては自動車が地下で、歩行者道路と交わる。歩行者道路は屋根つき、あるいは建物内に組み込まれ人工環境のもとにおかれている(図-10)。

今日のわが国の状況と比較すれば、そうした点よりは

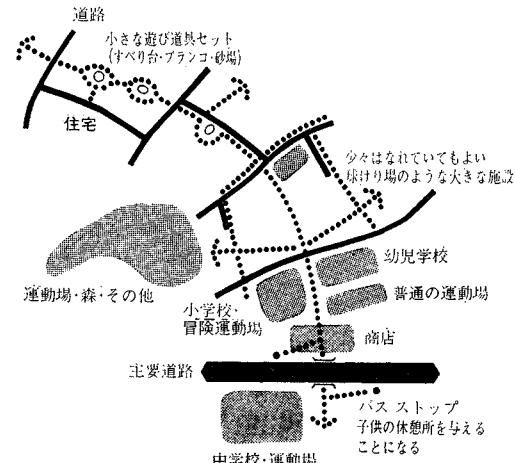


図-9 歩行者道路の構成要素

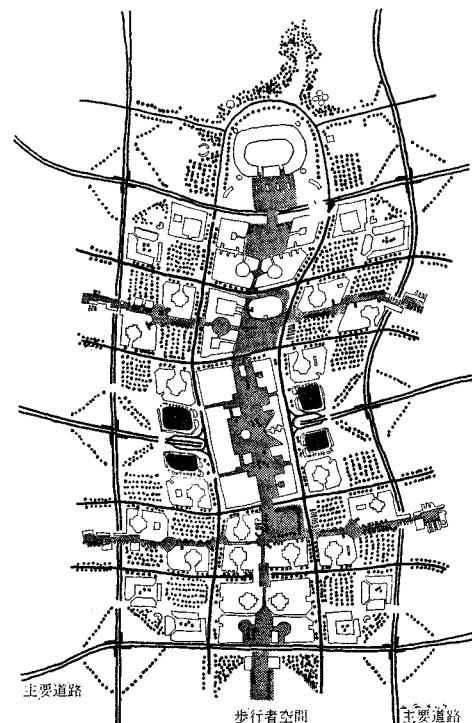


図-10 都市センターの空間構成

むしろ空地を確保し、公園・緑地を確実に整備していくという、そのことに、よりいっそその特色があるといわねばならないのであるが、イギリスにおける従前の建設内容、計画内容と比べた場合、上記のような点がむしろ特色として指摘されるのである。歩道の配置方式が道路網のパターン、交通手段、日常生活圏といった、基本的なシステムの決定と直接的にかかわりあい、むしろ優先したとさえ考えられるところに、この歩行者道路の最大の特色がある。

4. おわりに

たとえば、C・アレキサンダー (A. Humann City) は、同様なパターンの道路網計画の提案のなかで、地表面で住宅地内にあるようなローカルな道路は「道の途中にたくさんのカーブをつくる」、ところどころ「狭くする」、「交差点は全部T字型にする」、「道幅を(左右)交互に狭くする」といったことを提案し、「歩行者道路とローカル路が交差するところでは、それとはっきりわかるように道が隆起している」……といった、詳細な説明をも加えている。

これは、車と人とを空間的に明確に分離しつつ、それぞれの機能や要求はより鋭く充足するよう進められてきた(自動車)専用道路と、ペデストリアンデッキといった発想とは異なり、ある部分では、人と車を共存させるべく、より詳細な提案へ向ったとみられるのである。

こうした近来の一連の提案による内容は、表面的には沿道商店街とアーケードなどの歴史をもつわが国の都市の状況と類似するとさえ考えられるのであるが、いま

でもなく、そのこととわが国の都市の空間構成の進歩性が関連しているとは考えられない。むしろ、地下街や屋上公園、アーケード街や沿道商店街など、部分的な歩行者空間をつくり出しながらも、それらの道路網的相關性についての計画をもたない点について、大きな課題を指摘されざるを得ないのである。

また、ミルトン・ケインズが示すように、歩行者道路のみの問題にとどまらず、自動車交通の比重を下げることに一つの重要な鍵があるはずである。また小センターを全域に分散させ、そのつなぎとして歩行者道路が日常の生活において意味をもってくることも、今日のわが国の諸条件のもとで再考されねばならないことであろう。

参考文献

- 1) 大阪市土木局: 土木局要覧, 1972.
- 2) 大阪市土木局: 都市の歩行者空間, 1972.3.
- 3) 吉岡昭雄: 自動車交通の抑制と歩行者道化について, 交通工学, pp. 11~21, No. 4, 1972.
- 4) Central Business District Profile : Kalamazoo Michigan.
- 5) The Eugene Mall : Eugene Mall Agency, Sept. 1969.
- 6) The Plan for Milton Keynes : Milton Keynes Corp., 1970.3

(1972.10.7・受付/同 12.21・再受付)

土木計画学シンポジウム●土木計画学研究委員会編●

1 1967・1 開催 ●総論／八十島義之助・加納治郎・米谷栄二 ●土木計画手法に関する議論／吉川和広・佐佐木綱・五十嵐日出夫・佐用泰司・渡辺新三 ●総合計画に関する議論／川北米良・秀島敏彦・井上孝 ●総合開発と社会開発に関する議論／西川喬・石原安雄・山本剛夫・鈴木忠義・高橋裕 ●交通計画に関する議論／内田一郎・長尾義三・毛利正光・多谷虎男・天野光三・小川博三

2 1967・11 開催 ●第1回シンポジウムのまとめ／米谷栄二 ●水資源計画／佐々木和彦・北野章 ●交通計画／立花文勝・星野哲三・長尾義三・新谷洋二・加藤晃 ●都市計画・地域計画／毛利正光・大塚友則・渡部与四郎

3 1969・1 開催 ●第2回シンポジウムのまとめ／米谷栄二 ●土木計画の考え方／幹事会 ●道路工学・交通工学の事例／枝村俊郎 ●景観計画における計量化／鈴木忠義・村田隆裕 ●道路計画における計量化／山根孟 ●鉄道貨物輸送における設備計画と計量化／菊池宏 ●全国幹線交通モデルの開発／伊藤博 ●港湾計画における計量的手法例／小池力 ●構造物の設計における安全率／島田静雄 ●上下水道計画における計量化と問題点／末石富太郎 ●

<品切れ近し>

4 1970・2 開催 ●第3回シンポジウムのまとめ／小川博三 ●土木計画学へのシステムアプローチ 1. 序論 2. 土木計画学の位置づけ 3. 計画システムとは何か 4. 従来のシステムアプローチ 5. 本シンポジウムにおけるシステムアプローチ 6. 水計画と交通計画における現象システムの共通性 7. サブシステムの構成と手法 8. まとめと今後の問題／委員会 ●第4回シンポジウム当日の討議／委員会 ●

5 1971・1 開催 ●土木計画の評価システム／委員会 ●1. 土木計画学シンポジウムの歩み 2. 今回のシンポジウムの役割 3. 土木計画における評価システム 4. 苫小牧港のケーススタディ 6. 道路計画における評価システムの検討 7. 水資源計画における評価システム 8. 新市街地開発における計画の評価システム 9. 総括報告／委員会 ●第5回シンポジウム当日の討議／委員会 ●

6 1972・1 開催 ●第5回シンポジウムのまとめ／委員会 ●計画プロセスのパネルディスカッション 1. 土木計画における評価 2. 都市内の道路計画 3. 水質保全からみた下水道施設計画／委員会 ●評価のための分析モデル 1. 今回のシンポジウムの役割 2. 分析モデル／委員会 ●第6回シンポジウム当日の記録・とりまとめ／委員会 ●