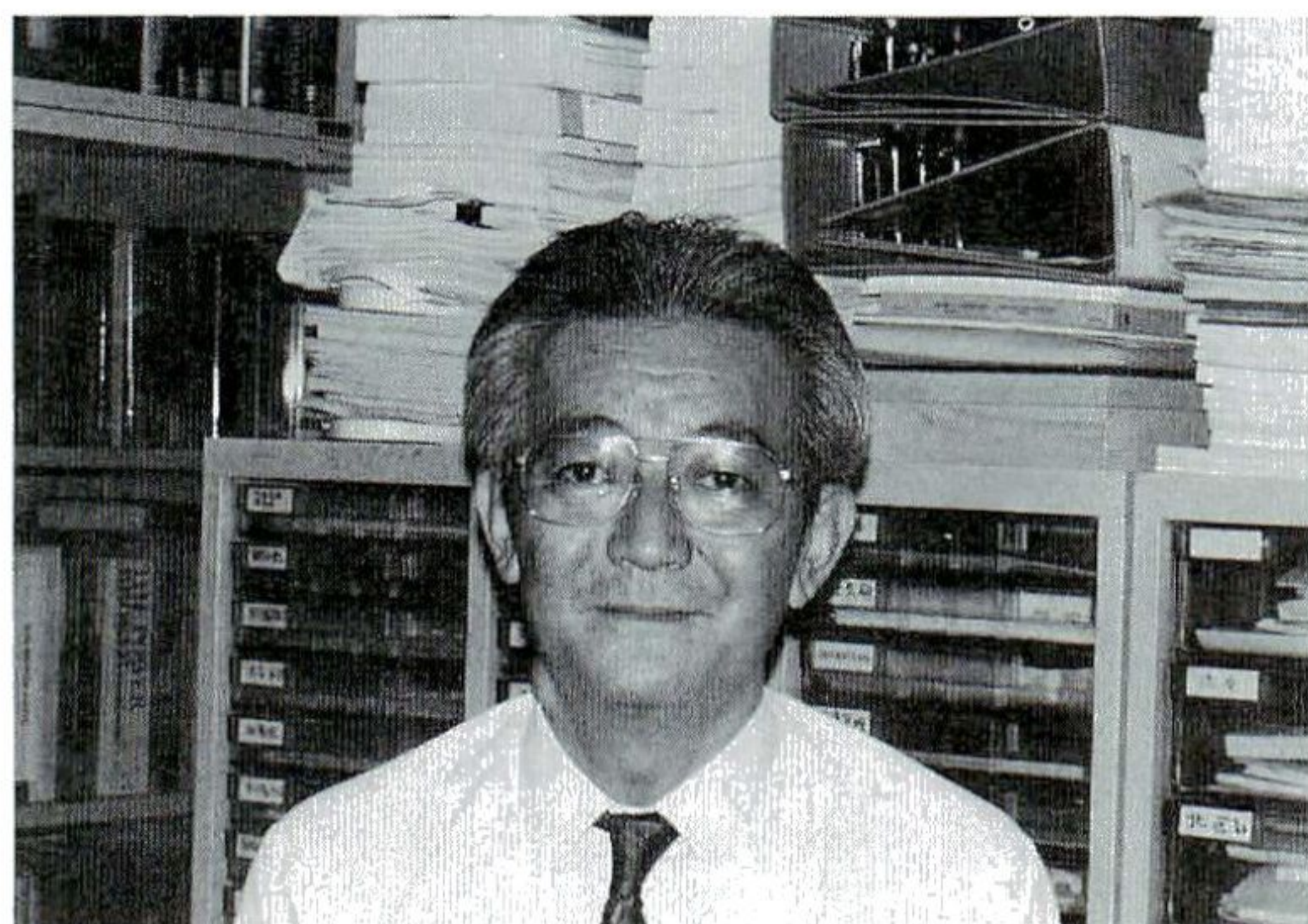




街というシンフォニーを求めて

—— 深海研究室～社会工学科 ——



深海 隆恒 教授

今日もどこかで工事が続けられ、都市は休むことなく変化し続けている。大岡山キャンパスの近くでも、東横線の複々線化に向けて、大岡山駅の地下埋設工事が行われている。近い将来は大岡山の踏切がなくなり、大岡山北口商店街へ食事に行くのも楽になるだろう。

人々の生活が変化するとともに都市も変化し続ける。この変化の礎たるものが都市計画である。よりよい都市をつくりだすためには、よい都市計画が欠かせない。

今回は、都市計画について研究しておられる深海先生の研究室を訪ね、お話を伺った。



未来を目指して都市を創る

都市計画ときいてシミュレーションゲームを思い出す人も多いだろう。しかし現実の都市計画では、ゲームのように自由に建物を建てたり壊したりはできない。なぜなら、新しく建物を建てる場所には田畑なり古い建物なり、必ず何かがあるからだ。それらを無視して計画を立ててはならないし、いくら優れた計画だからといって、今日では勝手に住宅地や商業地を作って住民におしつけることも許されない。そのため、都市計画と一口にいても、住民の意識調査、将来の予測、住民の説得、計画の事前評価、事業計画など、膨大な作業を含んでいるのだ。

お仕着せでない計画を作るためには、まず住民の欲求を把握しなければならない。そのためには住民の要望を聞くことが不可欠であるが、それだけでは不十分である。なぜなら住民が自分自身でも気づかない欲求があるからだ。現在では多くの都市で上下水道や電気が完備されていて、道路や電車といった交通網も充実し、私達は安全に生活できる。私達はこのような街での生活に満足し、それが普通のことだと思っている。しか

し、先生のお言葉を借りれば「公園も少なく、安全性の低いガスを使い、客を泊める部屋もないほど狭い家という現状は普通ではない」ということになる。ここからわかるように一般の人たちでは見えない、専門家の目を通してやっと見えてくる問題が多い。そこで住民にいろいろな提案をしていき、彼らの隠れた欲求をも引き出さなければならない。

また、住民の欲求というのは、時代の変化にともない変化するものである上に、計画を立て施工するのは現在であっても、完成するのは将来のことである。だから計画が終了したときに陳腐化していないように、将来求められるであろう欲求を予測しなければならない。つまり、現在だけでは



なく将来も考えて構想を作る。そしてその構想について住民と話し合い、修正を加えていく。このようにして、住民の望んでいる都市像がつかめたなら、今の都市には何が足りないのかを考える。そして、効率よく問題を解決することができる計画を立てる。計画が立てられたら、その計画の施行はどのような影響を都市に与えるかを把握するために、事前に詳細な評価をする。ここで計画の欠陥を見つけたなら、欠陥を解消するために計画を新たに改訂して、さらに評価を繰り返す。しかし、計画を拡張すれば予定以上の資金や時間が必

要になる。そこで、欠陥をどの程度まで許容できるかを話し合うことによって妥協点を探り、満足できる計画へと発展させていく。しかし、いかに精密なシミュレーションをして未来を予測したところで、未来は完全には予想し得ないし、事前にした評価も完璧とはいえない。そして当初の予想と違った未来となったからといって簡単につぶれるような計画では役に立たない。そこで、予想がはずれたらどうするかをも計画に含めたり、計画を実施しながら計画の細かい点を形作っていく方法をとることにより計画に柔軟性をもたせる。



自由が丘商店街活性化モデル事業

具体的にどのように計画を作っていくかを、先生が指導をされていた自由が丘商店街活性化モデル事業の報告書を例に説明していこう。

この計画では、商業を重点に計画を作った。街づくりの計画では、少ない資金でしかも短期間で効果を発揮することを中心にあくさんの提案をする。しかし、それだけでは自由が丘は抜本的にはよくならない。そこで、根底から優れた街にするために必要なことも提案する。それらの例もあわせていくつか紹介しよう。

自由が丘商店街は歩行者にとって快適に買物ができる環境でなかったし、車にとっても通りづらかった。この問題を解決するために、いくつかの案が出された。

歩行者が快適に利用できない原因は、歩道のある道が少なく、また歩道のあるところでも歩道の幅が狭いことである。そこで通行車両の少ない細い道は、買い物客で混雑する時間だけでも歩行者優先道路にする。次に、幹線道路ではないが地区内の物流などに用いられている道路は、一般車両の通行を多少制限してでも歩行者優先とする。これらの道路は歩行者と車両交通量が共に多いにも関わらず、車道と歩道との区分が明確でなく危険だった。また、車にとっても歩行者が障害となって通りづらかった。ならば車道を狭めてでも、快適な広い歩道を作って、歩行者はそこを通るようにすればよい。たとえ雨の日であっても快適な歩道を作るためには、人が傘をさしてすれ違うための幅である2.5mとそして、電話ボックス、街路樹、看板などに必要な幅である1.5mを足した4m

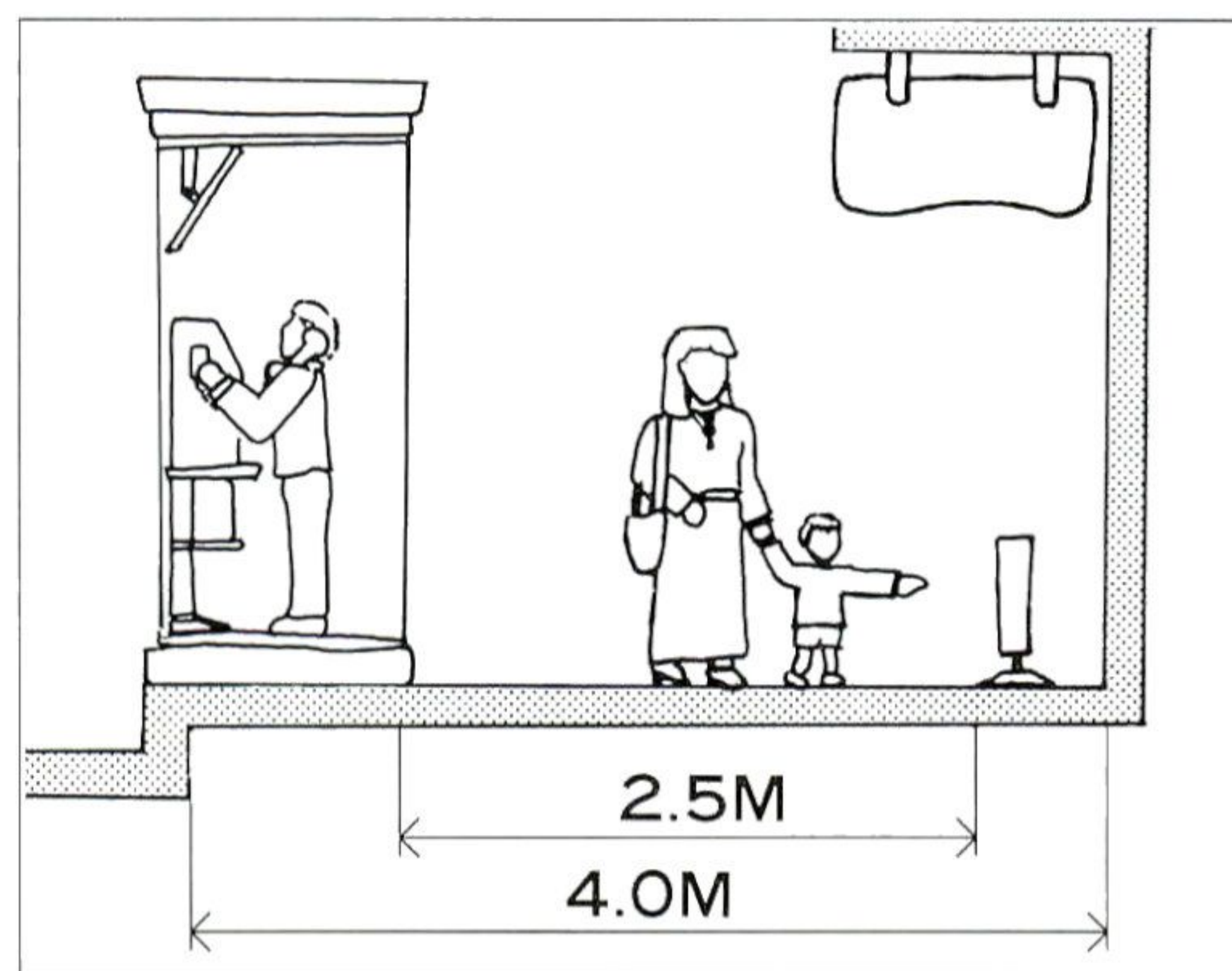


図1 快適な歩道に必要とされる幅

もの幅が必要になる(図1)。それだけの幅を確保するために、道路を一方通行にして車道を狭くすることで歩道を広げることが考えられた。しかし、車道をせばめるだけでは幅が足りないので、店舗を後ろに下げて敷地を歩道に提供する計画を立てた。この構想が実施されれば、歩行者が安心して商店街を買物できるようになる。また、車にとっても、歩行車が車道にはみ出さないようになれば走行しやすくなることが期待された。

反面、問題点も多い。店舗を建て替えるためには、大量の資金が必要になる。さらに、交通規制によって通れなくなった車両がどこに流れるか、商品を搬入するための車はどうするのかなどの問題が生じる。いずれにせよ、すぐには実施できないので、とりあえず路面の舗装だけでもアスファルト舗装からきれいなタイル張りに変更する。これは路面の雰囲気を変えることで車が通りづらく

なり、通り抜け車両の減った分だけ混雑が緩和されることを狙ったものである。

しかしこれらの計画が実施されると、商店街を通れなくなった車によって商店街周辺の道路が混んでしまう。そこで、周辺の道路を整備して商店街から追い出された車を吸収できるようにする計画も必要になる。

歩行者を優先するという構想そのものに対して、も反対した人もいた。車でくる客が減ってしまうより道路基盤や駐車場を整備して、車にとって便利な街をつくるという構想を主張したのだ。それでも先生は、自由が丘では車中心の街にするより歩行者の客に重点を置いた方が良くと説明した。また住民の大半もこの意見に賛同したのでこのような計画になった。

しかし交通規制などをして車で来る客や商店街を通り抜けする車を減らしただけでは不十分である。なぜなら他に商店に商品を運んでくる車があるからだ。自由が丘の大部分の商店が、宅配便で商品を店の前まで届けさせている。そのため店がいつ配達させるか指定することができなかった。ここで一番困るのは、買い物客がたくさん来てこみあっている時間に宅配便の車が入ってきて店の前で荷を卸すことである。店の前に車を止めたのでは客が入りづらいし、混雑もひどくなる。そこに拍車をかけるのが、小さな商店が多数あるという自由が丘の特性のため多くの宅配便の車がくることである。そこで前に述べた商店街内の交通規制とあわせて解決するために提案したのが、各店舗の商品をまとめて受け取る、商品の集中管理システムだった。

このシステムを考案するときには次のような作

業が必要だった。まず具体的に送られてくる商品の形状やその経路を調べ、なぜそのように送られてくるかを考える。荷物の送られてくる仕組みがわかったら、その条件のもとで中継所（荷をまとめて受取り保管する施設）での荷さばきの方法や中継所から各店舗までの配送手段と中継所を作る位置を考える。そして中継所を作るための土地や資金をどう捻出するかを考慮する。システムが完成したときに予想外の現象が起こらないかどうかを、中継所を作る位置や規模などの条件を変えながら繰り返し評価していくことによって調べていく。そうすると、どの程度の規模の中継所をいくつ作れば混雑がなく、かつ少ない資金と土地でシステムが完成させられるかがわかってくる。とはいえ残念ながら、このシステムはまだ構想の域をでておらず、住民の賛同を得られていない。これから立地場所や建設資金等の負担方法を解決していかなければならない。

いままで自由が丘での事業の中でも全般的な計画を紹介してきたが、それを実際にはどのような計画へ適用したかをサンセットアレー計画を例にみてみよう。

自由が丘商店街の特徴としてメインストリートだけでなく細街路にまで店舗が展開していることがあげられる。しかもそれぞれの路が独自の雰囲気形成しているため、街を巡ることで、多様な街並みが楽しめる。しかし、放っておけばせっかくの作り上げられた雰囲気が壊れてしまう恐れがある。そこで、それぞれの通りに雰囲気を表すようなニック・ネームをつけた。そして、この名前に表される雰囲気にあわせた街づくりを進めていくことになった。

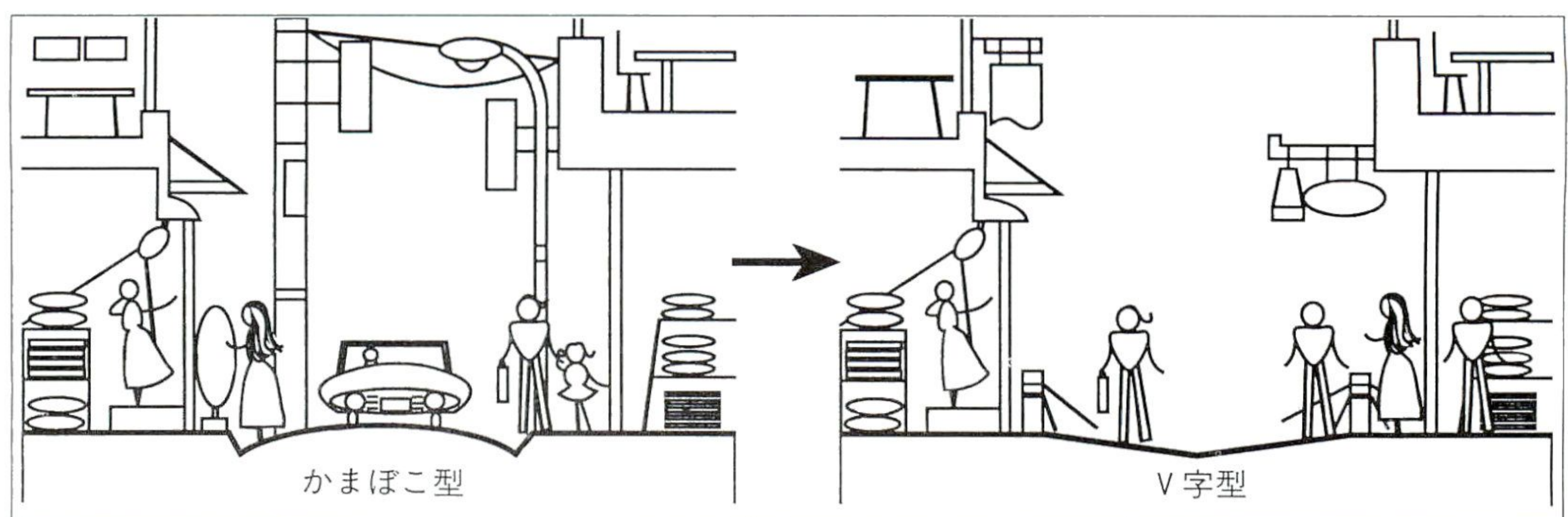
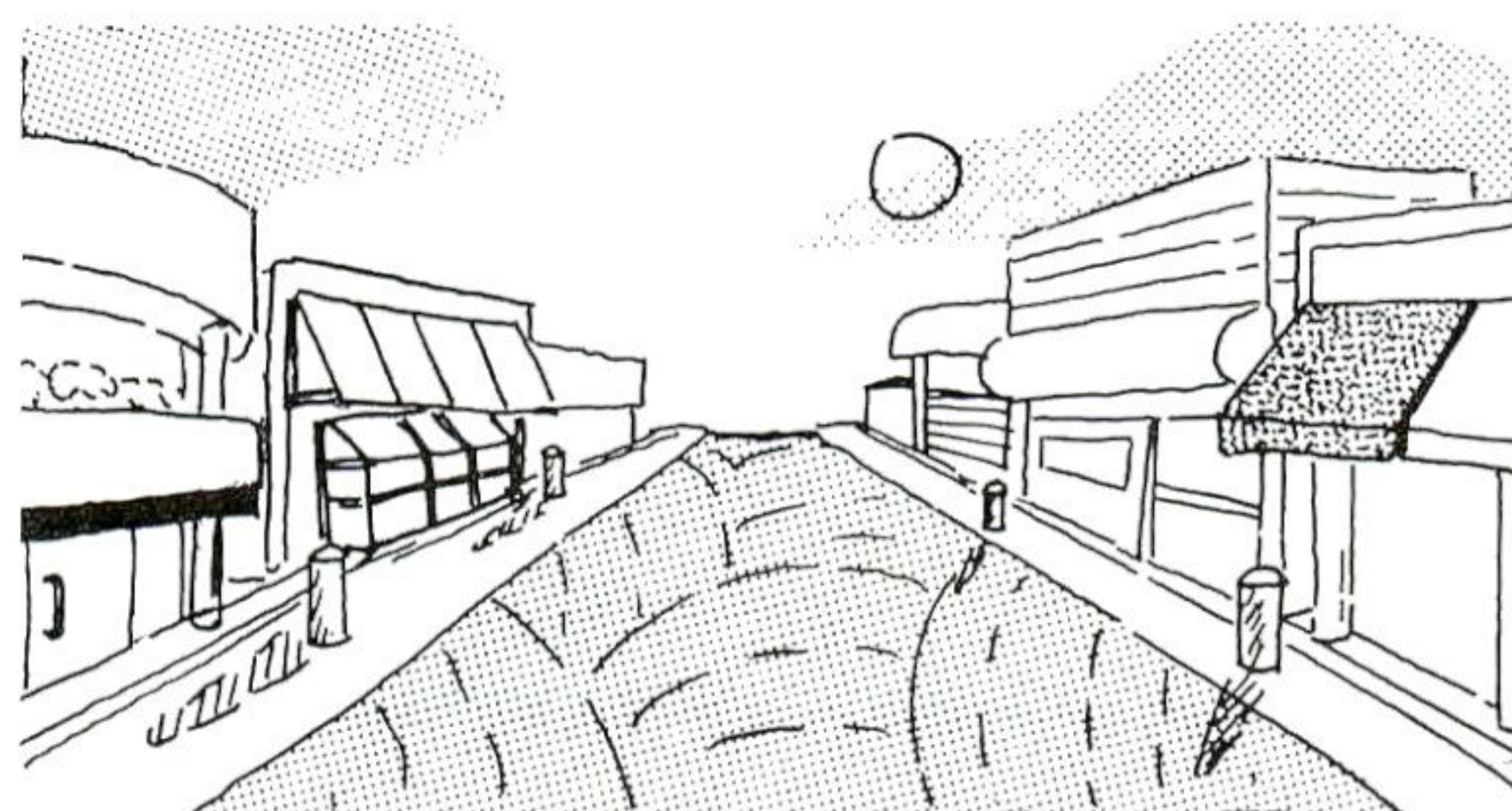


図2 道路断面の視覚効果

SUNSET ALLEY(夕陽小路)は幅およそ4mの細い道である。この通りはブティックや生活雑貨店のような昼間中心に利用される店舗と飲食店など夜間中心に利用される店舗が共存し、夕陽がきれいに見えることから名付けられた通りである。もともと車があまり通らない通りなので歩行者専用とすることが可能だった。しかし、住民の駐車場があることや、商品搬入のために車を通行させたいという希望があったことから、来街者の多い時間帯を除いて許可を受けた車だけ通行できることにすることになった。

雰囲気づくりのためには、次のような計画が立てられた。まず、道路の形態を、断面をかまぼこ型からV字形にする(図2)。そうすると、道の両側の溝がなくなるため、道路と店舗との段差を解消でき視覚的にも広く見えるからだ。さらに舗装は夕陽をイメージした赤御影石製の舗装用のブロックを主体にして、不規則な蛇行模様にする。この舗装には活気を演出するだけでなく、車に心理的な抵抗をかけることで車を減速させる効果が



ある。また街路灯なども建物の壁に取り付けるなどの工夫をして、路上設置物は可能な限り撤去し路を広く使えるようにする。夜間の照明は暗く設定し、ショーウィンドーに目がいくように演出する。また建物から釣り下げる看板は多すぎると雑多な雰囲気となるので原則一店舗につき一つとする。それも手工芸品の芸術性の高いものとして、道の雰囲気を盛りたてるようにする。

このように自由が丘商店街での計画では街全体の調和を保ちながらも、特色であるそれぞれの通り独特の個性が発揮されるようにしていった。



理想の街が普通になる時

よりよい生活空間をつくるための計画が都市計画である。しかし、本当に「よい」街とはなんだろう。日本の都市計画の歴史を振り返ってみると安全面や衛生面、そして経済活動といったことが強調された街を目指してきた。そのため都市計画では、人間はそれぞれ違う個性を持っていることを認識しながらも、個性が無いという前提のもとで、全ての人が平等に使える街をつくりだそうとしてきた。その結果、なんとなく便利かつ安全な街ができあがった。しかしそこでの生活ははたして人間的なものだろうか。最近になって、人に優しい街、緑の多い街といったことが言われ始めた。しかし、それだけで本当によい街ができるのだろうか。

先生は「普通」の街こそがよい街なのだといわれた。ここでいう「普通」の街とは、お年寄りも子供も、障害者も健常者も、女も男も、同じように無理なく生活できる街である。しかも、同じようにといっても住民すべてが一様の生活をしているわけではなく、いろいろな個性を持った人たちのいろいろな生活すべてをサポートしていける、

そのような街である。

ちょっと聞くとまるで夢物語のような街が「普通」の街なのだそう。いつか本当にそんな街が普通になる日がきたらどんなにいいことだろう。街の主人公はいうまでもなく住民であり、街をつくっていくのも住民自身である。そして、理想が「普通」のものになる日がくるように手助けをするのが社会工学である。



執筆中に取材もかねて、自由が丘を訪ねてみたところ、先生に説明して頂いた計画がどの様な形で実現したのかが良くわかり、とても楽しめた。皆さんもこの冊子を片手に、一度自由が丘を歩いて、SUNSET ALLEYを探してはどうだろう。きっとそこには貴方の知らない自由が丘が広がっているだろう。

最後になりましたが御忙しい中、貴重な時間をさいていただいた先生に感謝致します。

(大坪 誠)