

●論壇

歩ける街をめざして

サイモン・ブライネス*

The Walking City

Simon BREINES*

自動車は少なくなってきた石油を大量に消費するものだということが、石油危機のおかげで広く知られるようになってきた。ガソリン価格は日毎に上がっているのに、自動車のかわりになる別の交通手段を、特に都市においては、見つけ出さなければならない。この場合、歩行の役割を見のがしてはいけないと思う。高密度に発展した都市地域においては、いわば「歩力」というものが、「馬力」にかわる一つの答えになりうるのである。

1978年9月のIATSS国際シンポジウム「人とモビリティ」では、通勤、通学、買物、娯楽などの移動が、なぜ、どのように発生するのか、また、これらの日常交通をもっと便利で快適なものにするにはどうすればよいのかについて討論が行なわれた。もちろん、世界中から経歴と技能の異なった専門家が集まっても、それだけで実行のプログラムが生まれるなどとは期待すべくもない。この国際シンポジウムは、共通の解答を見つけることよりも、むしろ問題点を明確にするために開催されたものであった。しかし、自動車の利用が、先進国に限らず世界中で増加しているという点については、参加者の意見が一致した。

IATSSシンポジウムの参加者の中には、都市内の自動車利用にはマイナスの面があることを認めつつも、自動車を使えば、個別に移動することができ、荷物が積み、乗って楽しいという利点があり、プラスとマイナスがうまく釣合っているのだと主張する向きもある。その意見によると、都市交通手段として自動車の利用が増えているのは、市民がそれを選択したからだという。自由市場の下では、交通条件が不便になったり、高くなりすぎた場合には、自動車の利用は自然に減少するだろうという。また、大都市の成長は鈍化しており、中には人口が減少しているところすらあるので、従って、利用できるスペースも増え、自動車交通を抑制する必要はないという。しかし、都市住民の自動車利用は、本当に、自由な選択の結果といえるのであろうか。

産業革命以後、都市圏は、鉄道と電車の路線に沿って直線的に発展してきた。ところが、自動車の登場によって、都市圏内の動きが大幅に変わった。人の移動は、鉄道のような固定ルートに従わなくてもよくなった。都市圏の中はどこでも自動車で行けるようになったので、郊外のスプロールが始まり、鉄道路線にはさまれた空間はたちまち埋め尽されてしまった。鉄道路線にはさまれた新開地は、今では、まったく自動車に依存している。そして、毎日の通勤は、ますます骨の折れるものになっている。

このような交通条件を改善しようとして、世界各地で、自動車交通の流れを良くするような対策が講じられてきた。どの都市でも、まっ先に道路と駐車場を建設してきたし、今日もそうである。こういった対策は、市民生活の安全のために必要とはいえ、地域に入ってくる自動車が増えることになるので、まやかしに終わる場合が少なくない。

これにひきかえ、歩行者の存在は（自動車、バス、地下鉄の利用者が、最後は歩かざるを得ないにもかかわらず）、まったくといっていいほど無視されてきた。歩道は、車道用に削りとられ、

* 建築家、アメリカ建築家協会特別会員、環境デザイン研究協会会員
Architect, a Fellow of The American Institute of Architects,
a Member of the Environmental Design Research Association
原稿受理 昭和54年6月25日

広場は駐車場に改造され、空気は汚染されてきた。例えば、最近ニューヨークにできた橋をとつでも、歩道と自転車道はつけられていないといった有様である。都市では、歩行者は忘れ去られた人間であるかのようである。

東京、ニューヨーク等の都市で、とくに、その中心業務地区において、歩行者の空間をとりもどすにはどうすればよいのだろうか。

まず最初に、いまある街路の歩行環境を良くすることだと思う。乗用車、タクシー、トラックなどの利用者は、車線数の削減には、必ず反対するので、道路を歩行者のために閉鎖することは極めてむずかしい。2、3年前に、ニューヨークのマディソン街の一部を閉鎖しようとしたことがあったが、商店主とタクシー業者の反対でつぶれてしまった。従って、歩行空間の改善策としては、できるところから歩道を拡幅し、街路樹を植え、ベンチを置き、特定の時間帯に道路を閉鎖するといったものに限定されることになろう。銀座地区の日曜日通行禁止は、その一つの例である。自動車の通行禁止措置は、臨時に置く柵を除けば、ほとんど資本的経費がかからないので、期間を限って試行してみることができる。また、試験的に行なう方法だと、民間、公共部門の了解が得やすいのである。

2番目のやり方としては、幹線道路を削減しないで、歩行者道路を新設するという方法がある。これは、普通、繁華街地区に買物用の遊歩道やアーケードを設け、歩行環境を改善するというもので、日本の都市ではよく見うけられ、また、アメリカでもサンフランシスコ、フィラデルフィア、ボストンなどでみかけるようになった。ただ残念なのは、自動車の通らないこれらの歩行者道路は、ただ一つの用途、つまり商業目的に限られているという点である。

私は、都心をもう一度生きかえらせるためには、商店のほかに、住居、事務所、ホテル、劇場などを備えた多目的再開発を行なわなければならないと信じている。再開発のなかで、歩行者専用の地区を整備し、24時間活動ができるようにすれば、経済の繁栄と市民生活の安全を回復することができるようになるだろう。また、そうすれば、職場の近くに住める人が多くなるので、都市内の交通が減り、自動車に頼らなくてもすむようになるものと思われる。