

地区道路

—その意味と機能と姿—

岡 並木*

自動車社会の新しい生活環境として、最近日本では、「地区道路」という言葉が使われ始めている。その歴史的な背景を追いながら、安全と快適さを保証する「地区道路」がどのような機能を必要としているかを明らかにする。日本でも、最近ではデルフト市のボンエルフをヒントにした「コミュニティ道路」の建設が盛んである。この新しい道は、日本の道路史上にひとつのエポックを残すといえようが、「地区道路」として完成に至るまでには、まだ解決しなければならない問題がいくつかある。

Road Systems for Neighborhoods

—Its Meaning, Function and Condition—

Namiki OKA*

Recently in Japan, the word "roads for neighborhoods" is often used as a new living environment of automobile society. Looking over the historical background, this paper clarifies the function required by "roads for neighborhoods" which guarantee safety and comfort. Japan is also energetic to construct the roads for neighborhoods based on the concept of "traffic mixture" as the Woonerf in Delft. It is now necessary to solve the new problem imposed by constructing those road systems.

1. はじめに

都市の生活には、自家用車も、バスも、電車も欠かせない道具である。しかし私たちの生活には、歩いて行ける範囲の、あるいは自転車で行ける範囲の移動も重要な意味を持つ。ところが、徒歩や自転車で行こうとすると、いまの都市は、危険や不愉快なことがいろいろ増えている。その原因は自動車であり、また皮肉なことに自転車や、おびただしい人ごみであることもある。この身近な往來の環境を、改善しようという関心が、日本でも専門家の間にたかまってきた。言葉としては未熟だが、「地区交通」とか「地区道路」という用語が使われるようになった

背景もそこにある。

ところで、自動車社会の新しい生活環境というと、ラドバーン・レイアウトを思い出す人が少なくあるまい。私もそれに触れたいが、その前に、ラドバーンの考え方を誘発したひとつのプロジェクトをふり返ってみよう。

2. 田園都市「サニーサイド」

ニューヨーク・マンハッタン・グランド・セントラル駅から、地下鉄7号線で、東へ15分ほど乗ると、ブリス通り、リンカーン街という2つの駅がある。このあたり、いまではプエルトリコ人や、黒人の多い低所得層のアパート街になっている。そして、この一画に、1924年から28年にかけて、建築家のC. スタイン (Clarence S. Stein)、H. ライト (Henry Wright) らによってアメリカで初めての野心的なガーデン・シティー「サニーサイド・ガーデン」(Sunnyside Gardens) が建設されたのである**。

サニーサイド・ガーデンは、マンハッタンのオフィス街に働くサラリーマンのために、都心に近く、地下鉄で通えるベッドタウンとして開発された。31 haの敷地に、1,201世帯の低層、高層の住宅が建てら

* 朝日新聞社編集委員 (本学会員)
Senior Editorial Writer, Asahi Shimbun Press
原稿受理 昭和58年2月7日

** ガーデン・シティー (田園都市) : 田園都市論は、モータリゼーションに誘発されて生まれた思想ではない。産業革命後の都市が、雇用の機会が多い、高賃金がもたらされる、娯楽が豊かといった利点を持つようになった反面、地価が高い、公害が多い、風景が汚れているなどの欠点も大きくなってきた。そこで、都市と田園との良さを併せ持つ新しい生活環境として、田園都市の考え方が生まれてきた。イギリスのハワード卿 (Sir Ebenezer Howard) は、1898年に出版された著書『Garden Cities of To-morrow』で、この田園都市論を発表した。

れたが、これまでの集合住宅と違って、各ブロックごとに建物は、共同の広い庭園や、子どもの遊び場を囲んで建てられた。また、テニスコートや公園も敷地の一面に作られた。スタインたちの理想は、単なる集合住宅ではなく、「コミュニティ」を作り上げることだったという。評判は良く、第1次世界大戦後の住宅不足という背景もあって、この住宅は作はじから売り切れたという。

3. 碁盤の目道路への疑問

しかし、スタインたちは、サニーサイドが、まだ、ガーデン・シティー（田園都市）の理想からは遠いような気がしていた。サニーサイドを開発した不動産会社のシティー・ハウジング社は、サニーサイドの成功に続いて「完全なガーデン・シティー」を建設する計画を立て、再びスタインたちに設計を依頼した。かれらは、こんどは新しい街をグリーンベルトで囲み、かつ住宅だけではなく、田園都市本来の職住一体の町にしようと考えた。

同時に、サニーサイドの経験は、かれらの考え方を大きく変えていた。古典的な田園都市の考え方に加えて、「自動車があっても安心して暮せる新しい町を考えなければならない」という点であった。当時アメリカには、2,100万台を超える自動車があった。

そして、毎年2万人以上が死んでいた。サニーサイドの街路は、マンハッタンをはじめ、アメリカの各都市の街路と同じく碁盤の目状に作られ、玄関はその街路に面していた。しかし、そのように作ってみて、かれらは、歩行者が自動車の犠牲になるのは、この道路スタイルに原因があるのではないかと考え始めていた。碁盤の目の道路網では、自動車が街のいたるところを走りまわることになり、子どもは道で遊べなくなり、市民は絶えず危険にさらされる。サニーサイドに続く新しいプロジェクトは、その問題を解決する街にしたいと、スタッフたちは研究を続けた。つまりスタインたちは、いまでいう自動車時代の「地区道路」のあり方を模索し始めていたのである。

4. ラドバーン・レイアウト

1927年12月3日、スタインらの事務所に、スタッフのひとり、若い建築家のH・エメリッヒ (Herbert Emmerich) が、一枚の図面を持って現われた。集まっていた仲間の間に軽いざわめきが始まったという。その図面に描かれたスケッチこそ、かれらのさがしていた解答だったのである (Fig.1)。

エメリッヒのスケッチはこうなっていた。まず、300世帯ごとにまとめてひとつのスーパーブロック

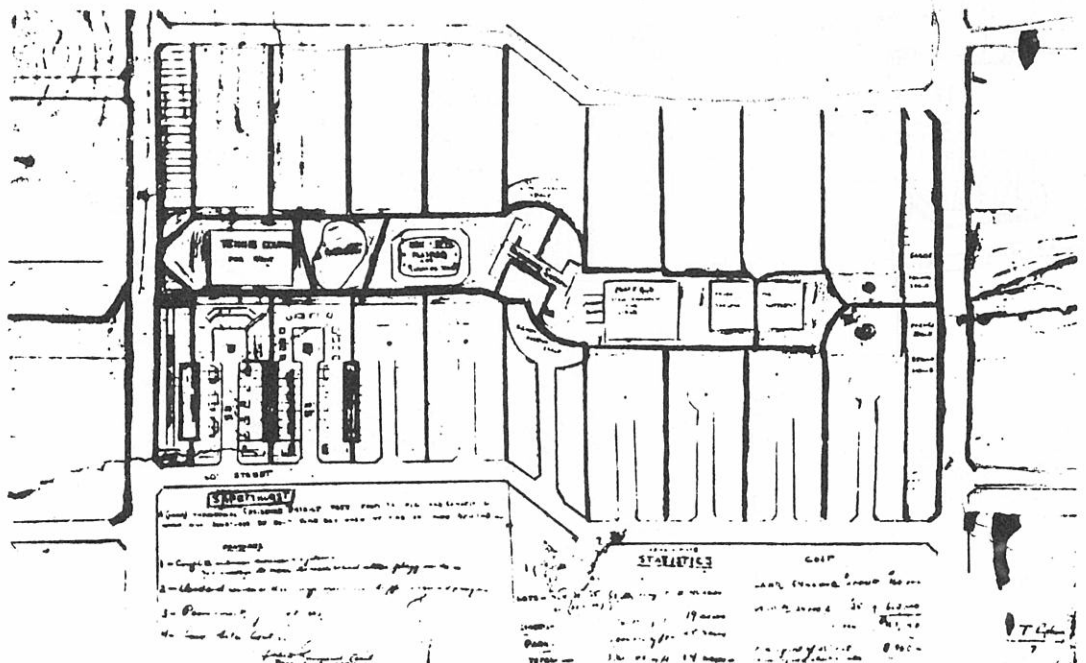


Fig.1 エメリッヒが持込んだ最初のスケッチ (Toward New Towns for America から)
The sketch of Emmerich

を作る。ブロックをとり巻く道路は、自動車が走ることができる。その道路につなげて、ブロックの中へ何本も袋小路を作る。住宅は原則として、自動車道路には面して作らず、袋小路に面して作る。ひとつの袋小路に面して作られる家は20戸前後とする。こうすることによって、それぞれの家は、自分や訪問客の車は、家の前まで乗りつけることができるが、通過交通は、わが家の前は走らないという、安全、かつ便利な環境を手に入れることができる。

さらに、ブロックの中には、住宅のほかに小学校、テニスコート、遊び場、池、広い芝生を作る。こうすることによって、人々は袋小路にさえ出ずに近所とのつき合いができる。

この「自動車時代の田園都市」という新しい考え方を生かす土地として、約50の候補地の中から選ばれたのが、フェアローンという町の肥沃な農地であった。マンハッタンから25~26 km、ハドソン川を越えてニュージャージー州へ入ったところだ。そこに

約12km²の土地を買い、3つの近隣住区 (neighborhood) に分けて、25,000人のコミュニティを作る計画ができ上がった (Fig.2)。そのコミュニティは「ラドバーン」 (Radburn) と名づけられた。

最初の入居者たちがここに引越してきたのは、1929年5月だったが、数か月後に世界的な恐慌が始まった。ラドバーンの開発を進めてきたシティー・ハウジング社は、1930年まで建設を続け、670戸を建て終えたところで倒産した。それは2つのスーパーブロック分 (1 km²) だが、予定した第1近隣住区の戸数の1/4にすぎなかった。あとの2つの近隣住区用の土地も含め、未着工の用地は全部売り払われて、ラドバーン計画は挫折した (Fig.3)。

5. 皆無に近い交通事故

スタインは、その著書『Toward new towns for America』 (1950年初版) で、こう書いている。「ラドバーンの役割りは、われわれの最初の狙いとは全



Fig.2 ラドバーン第1近隣地区計画図
A planning drawing of Radburn

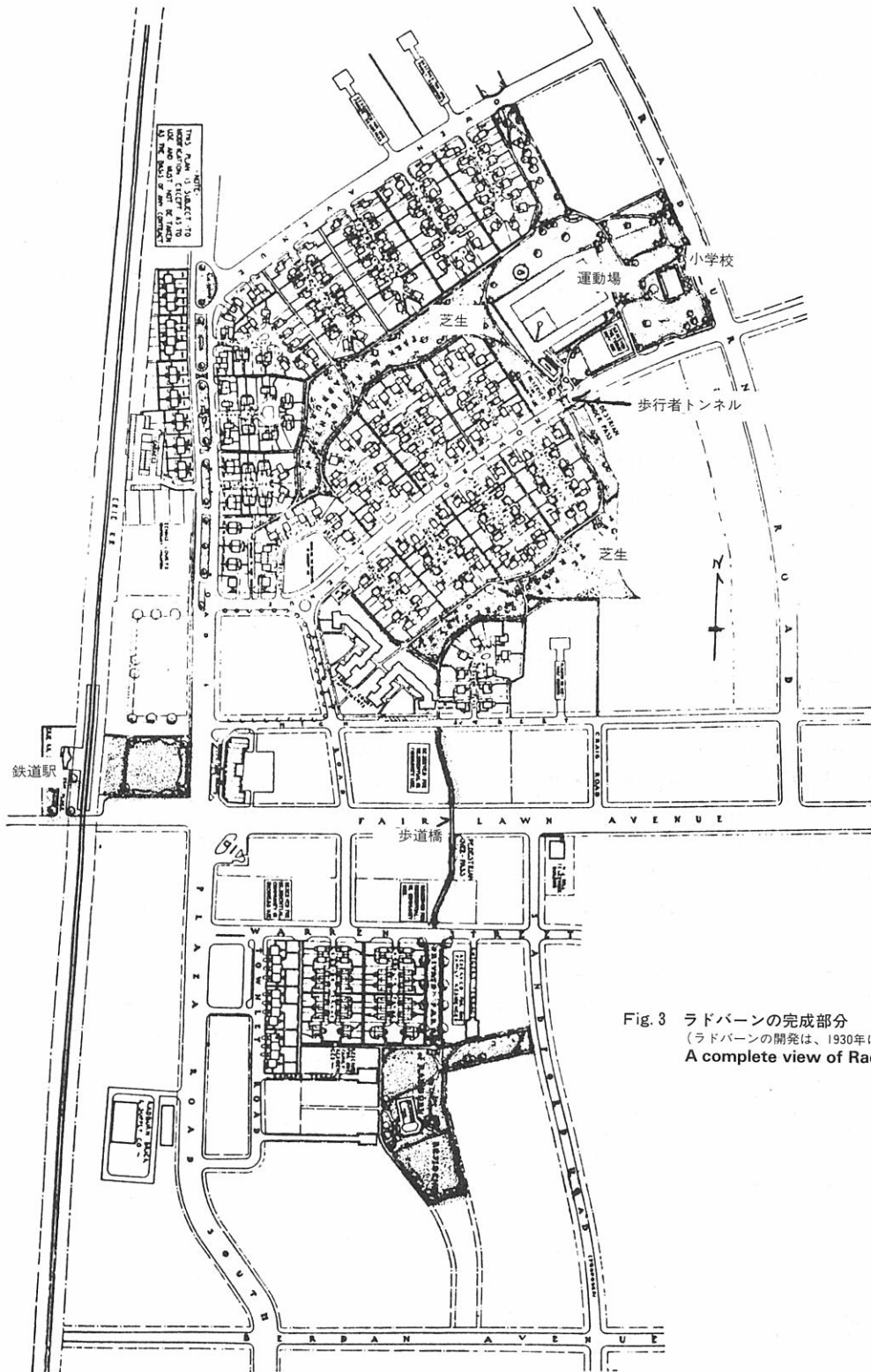


Fig. 3 ラドバーンの完成部分
 (ラドバーンの開発は、1930年にここで終わった)
 A complete view of Radburn

(Toward New Towns for Americaから)

く違うものになった。それは、ついに田園都市にはならなかった。しかし、ラドバーンは、アメリカの現代の都市生活が必要とする条件に適応する新しい型の町のあり方を実物で示したし、また、全世界の都市開発に影響を与えている。さらに、「ラドバーンの考え方 (the Radburn Idea) は、「自動車と暮すには」 (How to live with the auto) という命題への答えであり、あるいは「自動車があっても安心して暮せるには」 (How to live in spite of it) という問いへの答え」だとも書いている。

ラドバーンが生まれて半世紀以上が経った。スタインは、田園都市の夢がつぶれたことを残念がった。しかし、ラドバーンはいま、樹木の繁みに覆われる森の町になった。スーパーブロックの内側に広がる芝生は手入れが行きとどき、そこに寝転んで流れる雲を仰いでいると、「立派なガーデン・シティーではないのか」という思いも浮かんでくる。自治組織であるラドバーン協会の事務局長は「このコミュニティは、いまでも、アメリカで一番引越し率の低い町です」という。

自動車事故はどうだったか。フェアローンの警察署へ行くと、地図の上に無数のピンがさしてある。交通事故の発生地点を示すピンである。ところが、その地図にピンが1本もなく白く抜けている一画があった。そこがラドバーンである。「1930年以來こうなんです」と署長がいった。また、世間でもラドバーンは無事故の町といわれている。しかし、スタインの上記の本には、ラドバーンが生まれて20年間に、2人が表通り (main highway) で死に、少女1人が小道 (lane) で腕を折ったと書いてある。しかし、これは、同じくらいの人口規模の一般のアメリカの町の死亡事故率にくらべて、 $\frac{1}{10}$ から $\frac{1}{20}$ という低さだ、ともスタインは書いている。

ところでスタインは、ラドバーンがアメリカやヨーロッパの都市開発に影響を与えていると述べているが、それは第2次世界大戦後のことであって、それまでの約20年間は、アメリカでさえ忘れられていたと述べてよい。戦後、スタインは、ラドバーンなどの「新しい町」を作った経験を、招かれてヨーロッパ各地で講演して歩いたという。ヨーロッパの各都市は、戦災からの復興に立ち上るときであり、また、人口の膨張が始まり出していた。さらに、自動車の普及も予想されていた。そういった気運に、いわゆる「ラドバーン・レイアウト」は大きな影響を与えたのである。そして、イギリスのニュータウン

を始め、スウェーデン、西ドイツなどの各国に、ラドバーン・レイアウトを応用した新しい町が、続々と生まれた。その動きが、間もなくアメリカへ逆輸入されて行く。こうしてラドバーン・レイアウトは、「地区道路」のひとつの優れた考え方として、歴史に足跡を残すことになったのである。

6. 地区道路の条件

それでは「地区道路」は、どんな機能を持つていなければならないのだろうか。それを考えるヒントとして、カリフォルニア大学教授のD・アップルヤード氏 (Donald Appleyard) が、1969年から70年にかけて、サンフランシスコの3つの街路で行った調査を見てみよう。この調査は同氏の著書『Livable Streets』(1981年)に収められている。この3つの道は、それぞれ自動車交通量が違う。その違いが、その道路の沿道に住む人々、およびその町のコミュニティ性にどんな影響を与えているかを調べている。

3つの街路を、ここでは街路A、B、Cとしておこう。A、B、Cはそれぞれ交通量が、つぎのように違う。

A (2車線)	ピーク時220台、	1日	2,000台		
B (")	"	"	550台、	"	8,000台
C (3車線)	"	"	1,900台、	"	16,000台

この調査結果のひとつとしてまとめられた「各街路の近所づき合い」の様子を示す地図 (Fig.4)の中に、それぞれの住民のその道に対する評価が紹介されている。

まず、街路Aではつぎの4人の言葉が紹介されている。4人とも評価は非常に好意的だ。

「私には、この道がわが家に思える。温かな人ばかりで、私は孤独な思いをしたことがない」。

「みんながお互いをよく知っている」。

「間違いなくフレンドリーな街」。

「フレンドリーな街だ。人々は車を洗いながら楽しそうにおしゃべりをしているし、どこかへ出かける途中でも、つい話しこんでしまう」。

街路Bでは、好意的な評価は半分になる。

「近所づき合いはあるけれど、みんなそんなに近しい間柄ではない」。

「もうこの街には、コミュニティという感じはない。会えば、ハローとはいうけれど」。

「いい街だ。みんなフレンドリーだ」。

「フレンドリーな街だ。昔から住んでいてたくさんの人とつき合っている家庭もある」。

街路Cでは、全員がこの道に対して好意を持っていないことがわかる。

「人々は、道へ出るのをこわがっている。自動車の流れが激しいからだ。」

「フレンドリーな街じゃない。だからといって敵意があるわけではないけれど。」

「この道は、どこかへ出かけるときに歩行者として使うだけだ。」

この調査では、「近所づき合い」の地図のほかに、街路ごとの騒音・排ガスの影響や、ホーム・テリトリーの違いなどを示す地図が4点ある。それぞれに同じように住民の意見が書き込まれているが、その

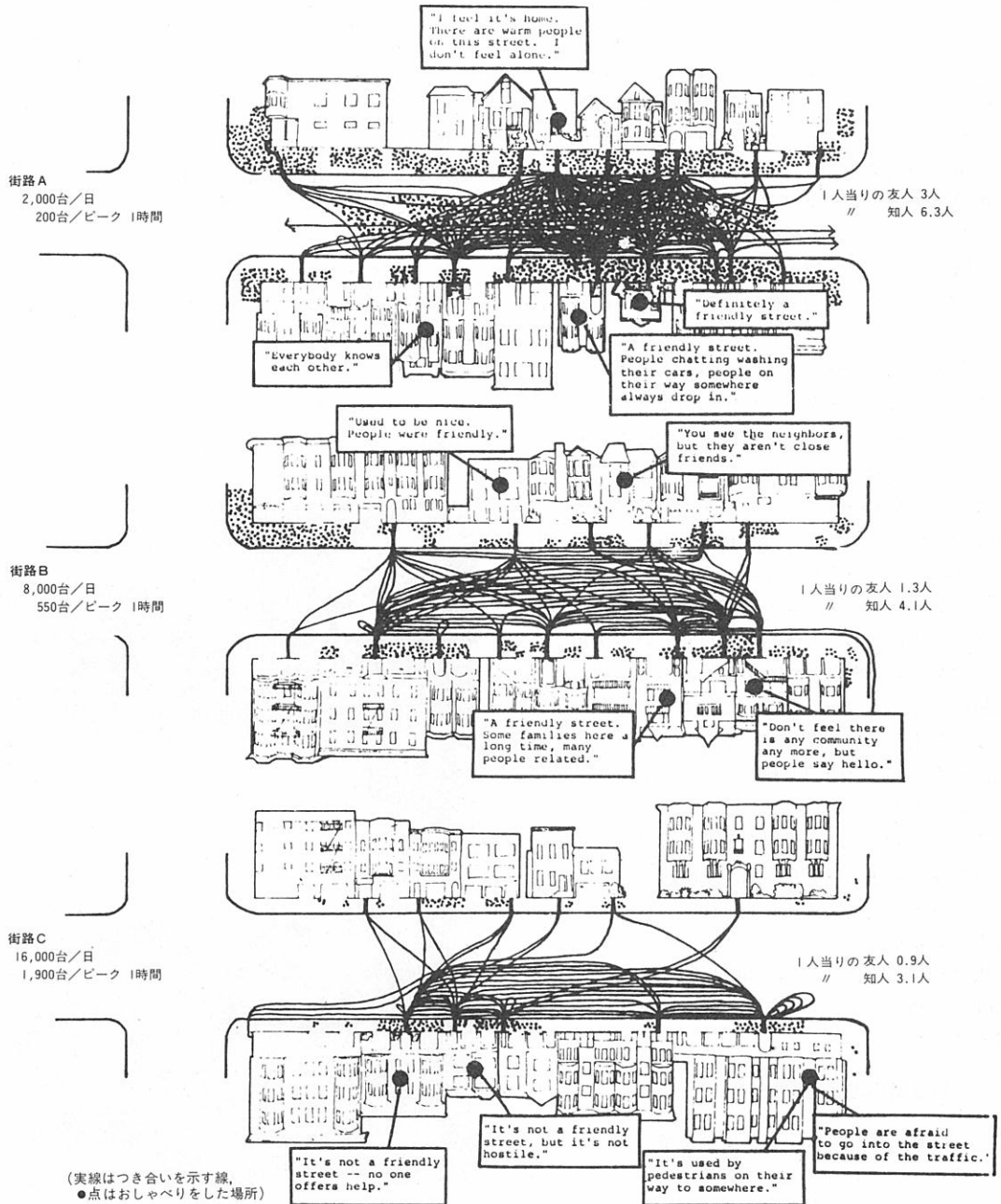


Fig. 4 自動車交通量と近所づき合いの関係
Relationship between traffic volume and friendliness of neighborhood

中には、街路Cについて、「何人もの人が引越してしまった」とか、「だんだん耐えられなくなってきている」という声も紹介されている。

7. 居住空間の延長としての機能

ところで、「近所づき合い」の地図を見ていただきたい。道路の上を這っている実線は、お互いにつき合いのある家同士を結んでいる。路上に落してある点は、おしゃべりを交わした場所を示している。

街路Aでは、つき合いの状態を示す線は無数に入り乱れ、また、おしゃべりを交わした場所を示す点は、車道の上にもまで溢れている。

街路Bでは、向い側の家とのつきあいはまだあるが、おしゃべりをする場所ももう車道の上にはない。

街路Cでは、向い側の家とのつき合いが激減しているだけではなく、同じ側の家とのつき合いもきわめて少なくなっている(Fig.4)。

以上のような街路ごとの「近所とのつき合い方」の違いを、初めに紹介した住民の言葉と比べてみると、車の交通量が、いかにその道に住む人々のつき合い方に、影響を与えているかが分る。そして「つき合いがしやすい町かどうか」が、いかに「そこに住んでいきたいかどうか」を判断させるひとつの大事な条件になっているか、ということも理解できる。

いいかえれば、家の前の道路が、狭いわが家の居住空間の延長としての機能を果たしているかどうか、住みやすさのひとつの指標になるといえよう。街路Cの住民たちが、引越してしまったり、耐えられなくなりそうだと思っているというのは、その道が、すでに居住空間の延長としての機能を失ったということであろう。

ここに「地区道路」の条件を考えるひとつのヒントがあると思う。つまり「地区道路」には、少なくとも「居住空間の延長としての機能」が必要だということである。ラドバーンのスーパーブロックの中に張りめぐらされた小道(lane)や玄関前の袋小路(Culs-de-Sac)には、まさにこの機能があるといえる(Fig.5、Fig.6)。

8. 繁華街の地区道路

ところで、私たちはいま「地区道路」を、ラドバーンのように住宅地だけで考えればいいのではない。繁華街でもまた、「地区道路」の考え方が必要になってきている。世界のたくさんの都市で、モータリゼーションの進展とともに、繁華街の衰退が起った。

もちろんその衰退の原因は、いつも自動車とは限らないが、自動車を主因とする例が多いのである。

かつての繁華街は、街路Aの状態だったと考えていい。よそから来る人々は、さまざまな商店やレストランがぎっしり軒を並べているその街に入ると、あっちの店、こっちの店と、気の向くままにのぞきまわることができた。つまり、その街路には徘徊できる機能があった。その機能が街の楽しさを盛り上げていた、といえる。しかし、車が増えるにつれて、その街は、街路Aから、街路Bへ、さらには街路Cの状態へと変ってきた。街は徘徊できる機能を失い、それとともに、魅力も薄くなってきたのである。

かつて繁華街は、外(そと)の人を惹きつける街であり、同時にたくさんの市民の住まいの街でもあった。街路Aから、街路B、Cへの変化は、住民の脱出と、訪ねる人々の減少をもたらし、その街の荒廃が始まった。アメリカでは、セントポールやミネアポリスのように、1930年代から、その荒廃が始まりだした都市があるが、ヨーロッパでは、1950年代の後半から、次第にその傾向が出はじめてきた。

もちろん、夜間人口の郊外への脱出の動機は、車

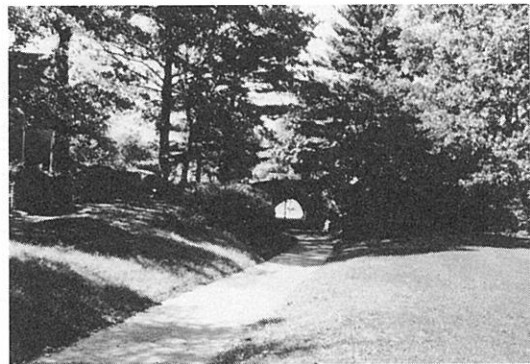


Fig. 5 ラドバーンの歩行者トンネル
Tunnel for pedestrians designed by Radburn



Fig. 6 ラドバーンの袋小路
Cul-de-sac designed by Radburn

が増えたからだけではあるまい。市街地の整備が進むにつれて、地価が高くなり、低所得層から住みにくくなって行くという因果関係もまた、各都市に共通の問題としてある。むしろこれが動機で、郊外に土地を求めて出て行く動きのほうが、自動車が動機の脱出よりもかなり早く始まっていたといっている。かつて後藤新平の要請で、東京改造の処方せんを書いたアメリカの行政学者C.A. ビーアド(Charles A. Beard)も、その報告書『東京市政論』(1923年)の中でこう指摘している。

「舗装が行われると、隣接する不動産の価値をあげ、その賃貸価格を引き上げる。アメリカおよびイギリスの多くの都市では、都市計画担当者および都市改良事業担当者の手で、道路建設がばく大な経費で進められていたが、建設費と維持費の関係から、その道路沿いの地代、家賃が騰貴して、中産階級および労働者階級は、家賃、地代を支払えないというような結果を招いている。従って、道路建設を行う場合に市当局は、あらかじめ地区の住宅条件および経済条件を慎重に検討すべきである」

実は、この問題は、快適な歩行者道路を考えると、ひとつの深刻な問題として出てくるのだが、それは最後に触れる。

ところで西ドイツの各都市では、市街地からの郊外脱出の傾向が、ミュンヘン、ハンブルク、デュッセルドルフ、フランクフルトなどの大都市で、まず起り、次第に中小都市へも波及するようになった。

1960年代の末、西ドイツ連邦住宅都市建設省は、この傾向が、決して健康な都市のあり方ではないと考えた。そして、この現象をいろいろな角度から検討するために、いくつもの調査をした。そのひとつに、市街地からの脱出の動機を調べた調査がある*。それによると、「日常生活で、街の中を気軽に歩いて行き来するのが、非常に不便になり、それが嫌で、その自由度の高い郊外へ出て行く」ということがわかったという。

つまり、市街地の道路に自動車が増えすぎて、ちょっとそこまで行くにも、気軽に道を横切れなかったり、信号でとめられたり、自転車を安心して使えなかったり、街の中でのきめのこまかな往来が不便になったというのである。

このことは、住み続ける意欲をなくさせただけではなく、外からその街へ、買物に來たり、遊びに來たりする気持も失わさせる結果になったことを、いくつもの西ドイツの都市の例が示していた。

9. 街路Aの機能回復

そこで同省は、健康な都市の姿をとり戻すためには、もう一度街に、歩行者が自由に行き来できる機能を、回復させなければならないと考えた。そのためには、どうしたらよいか。いかえれば、同省は、サンフランシスコの街路Cの状態になってしまった街を、街路Aの状態に戻すことを考え、その対策をたてることにしたのである。たてられたいくつもの対策のうち、道路に関係のある柱が3つあった。

第1に、すでにミュンヘンなど西ドイツの60都市で実施されていた歩行者街路を、市街地に増やして行くということ。たとえば、ミュンヘンの中心地の歩行者交通量は、モール建設前が1日7万人。これに対して建設直後に13万人、現在では40万人になったと市役所はいっている(Fig.7)。

第2に、オランダで成功したボンエルフ(Woonerf=生活の庭)を、西ドイツの街にもとり入れて行くこと。

第3に、近距離交通機関としての自転車を使いやすくするための施設の整備をすること。



Fig.7 ミュンヘンのモール
Mall, München

こうして、1974年から、同省のこれらの都市計画プログラムに特別予算がつくようになったという。1976年には、歩行者街路のある都市は、西ドイツの400都市に増え、78年には600都市になった。ボンエルフも Wohnbereich、もしくは Wohnstrasse というドイツ名で呼ばれて、各地に増えている。

10. 歩車共存の原理

ラドバーンの小道も、ミュンヘンの歩行者街路も、

*都市計画プログラム(Stadte-bauliche Forschung)の作成のために行ったさまざまな調査のひとつ、「人口の減少が市の財政に与える影響調査」の中の1項である。

あるいは、いろいろな街の歩道も、そしてオランダのボンエルフも、それぞれが安全や快適さを保証する「地区道路」の機能を持ち得るといってよい。

しかし、ボンエルフとその他の道とは、その原理で大きく違う。まずその他の道は、「歩車分離」の原理で、歩行者の環境を改善しようとする考え方である。これに対して、ボンエルフは、「歩車共存」(traffic-mixture)という新しい原理に基づく「地区道路」の考え方である。

確かに「地区道路」が分離の形で整備できれば、それに越したことはない。しかし道が狭かったり、道の本数が少なかったり、分離のむづかしい街が、世界にはたくさんあることも事実である。しかも、そんな街からは自動車を締め出してしまえ、とは単純にはいえないのである。

たとえば、東京の道路でさえ、道路の長さでいうと、その40%は3.5m以下の狭さである。三多摩地区になると60%が3.5m以下である。しかもその狭い道の沿道に、たくさんの人々の生活がはりついている。その道からすべての車を締め出してしまえば、現代の生活は成り立たなくなるおそれさえある。

11. デルフトの知恵

こういった悩みをかかえているのは、決して日本の都市だけではない。ヨーロッパでも中世以来の狭い道のままの都市はたくさんある。そういう都市のひとつ、オランダのデルフト市(人口8万人)の技師が70年代の初めに、歩車分離の常識に挑戦する考え方を出した。それが上記の「歩車共存」の原理である。

デルフトは11世紀に生まれた街である。東西1km、南北2kmの中心部が、かつては城壁に囲まれていた。100年ほど前に、その外側を、300mの幅で住宅地(アパート)が取りまき、いままのまま残っている。60年代の後半から、自家用車が増えるにつれて、中心部の交通量が増えだした。その車は、当然住宅地の中を通り抜けなければ、中心部への出入りができない。その結果、住宅地の道は、次第に街路Aの状態から、街路Bの状態に変わっていった。つまり、それらの道は、居住空間の延長としての機能をそこない、地区道路の条件を次第に奪われてきたのである。

しかし、出入りする車を禁止することは難しい。いくつかの道で出入りを止めれば、その車はほかの住宅地の道にまわる。まわられた住宅地は、ますま



Fig.8 デルフトのボンエルフ
Woonerf, Delft

すひどい状態になる。こうして生まれてきたのが「歩車共存」の考え方であった。この原理は、自動車の速度を“人間の速度”(時速15km程度)に落とせれば成り立つのではないかと考えられた。しかし、速度規制の標識を立てるだけでは、ドライバーが守るという保証がない。そこで、車が人間の速度以上の速度が出せないように、道路の構造をつくりかえる必要があるという結論になった。

デルフト市は、まず市内の比較的道幅の広い住宅地(道幅約10m)でテストをした(Fig.8)。その住宅地に入ると、車はまっすぐには進めない。車1台の幅の通路が、25mごとに短冊型に切れている。しかも短冊型の通路は、一直線上になくて交互に右へ寄ったり、左へ寄ったりしている。短冊から短冊へ移るときには、その間にある一段高く仕上げたハンブ(歩道と同じ高さで、越える長さは2~3m)を斜めに越えなければならない。こんな状態だから、この住宅地に入ると、車の速度はどうしても15km以下になる。

車の速度が落ちただけではない。車の通路が1車線分に縮小されたおかげで、子どもが遊ぶ空間が生まれたし、ベンチや植え込みを配置するゆとりもできた。また、必要な台数分の駐車場もつくられた。市民の評判は良かった。ボンエルフ(生活の庭)と呼ばれるようになった。オランダ政府は1976年、ボンエルフを正式に道路交通法で認知した。その法律は、車の通路を歩行者も子どもも自由に使っていていいと決めている。ただし、車の道路では人と車とはお互いにゆずり合うことが義務づけられている。「共存の道」といわれるのは、それだからである。

12. 形ではなく考え方

ところで日本では、ボンエルフには幅10mもの道



Fig. 9 ポンエルフの発想を応用したデルフトの
繁華街
Shopping quarters of Delft, adopting
the idea of Woonerf

幅が必要だ、と誤解している人が少なくない。デルフトでは、幅3～4 mの住宅地や、6～7 mの商店街でもボンエルフは作られている（商店街では、法律によって正式にはボンエルフとは呼べない）(Fig. 9)。つまりボンエルフは、車の速度を人間の速度に落とさせるように道路構造を変えるという考え方であって、形ではない。狭い道では、短冊を直線的に並べている例もある。

日本でも、西武都市開発が仙台市郊外・七ヶ浜の住宅団地に、最初のボンエルフを作った。形はデルフトのそれとはかなり違い、イメージ・ハンプというような独自の工夫もしている。しかし、そこを車で走ってみると、速度を出しにくい道になっていることがよく分る。住んでいる主婦たちは「道で遊ぶ子どもたちの声を聞きながら、家の中で安心して仕事ができます。こんなことは仙台に住んでいるときには、考えられもしなかった」といっている。形ではなく、考え方を学んだ好例といえよう。

13. コミュニティ道路の宿題

ところで、これに似た発想で1980年には、大阪市が阿倍野区長池に車道のジグザグな道路を作った（車道幅3 m、歩道幅7 m）。違法駐車がなくなり、車の交通量も $\frac{1}{2}$ になった。建設省は、この種の道路を「コミュニティ道路」として補助金を出す方針を決めた（83年度までに約35か所）。まっすぐでない車道を同省が認めたのは、初めてであり、また、楽し

い修景が歩道に施されたのも画期的である。確かに日本の道路史上ひとつのエポックといえよう。ただ、これが新しい「地区道路」として実を結ぶまでには、さらにいくつかの修正が必要となろう。

たとえば、ボンエルフとは違って、車道は、まだ法的に人間の「共存」の空間になっていない。また、ジグザグや曲線を車道に入れたとはいっても、速度を人間の速度にまで落とすような構造にはなっていない。さらに多くの場合、車道が1車線ということで、公安委員会はこの道を、一方通行にしている。昭和30年代の初期、「一方通行」の考え方がアメリカから入ってきたとき、そのニックネームも同時に紹介された。それは「貧乏人の高速道路」であった。つまりこれでは、歩行者が楽しく歩けるように歩道を改良したはずなのに、その環境を壊すような“高速道路”を隣りに並べたようなものだ。すでに夜間、暴走族がここを暴走コースに使い始めている例もあるという。

14. 快適な「地区道路」の矛盾

日本の都市にも、快適な「地区道路」を増やそうという考え方が強くなってきたことは事実である。しかし、ヨーロッパやアメリカにくらべると、この種の道路はまだまだ少ない。ところで、さいごに気にかかるのは、前に紹介したピーアドの指摘である。道路の舗装化と同じように、快適な歩行環境もまた地価をつり上げ、その結果、住みやすくなったはずの街が、階層によっては、かえって住みにくい街になりはしないか、という問題である。事例は、すでにヨーロッパや、アメリカのモールの周辺で起っている。市街地の質をあげるためには、それも仕方ないと割切る都市もあれば、低所得層のために、低家賃の住宅を用意する都市もある。もしも同じような矛盾を抱えるとすれば、日本の都市は、果たしてどちらの道を選択するだろうか。

参考文献

- 1) 新谷：地区交通計画の考え方，人と車，1982年8月
- 2) Stein：Toward New Towns for America，1966年版
- 3) Appleyard：Livabl Streets，1981年版
- 4) ピーアド：東京の行政と政治（東京市政論），1964年版
- 5) ジョックエーレ：ボンエルフの発想，朝日シンポジウム報告集，1979年
- 6) 岡：新・自転車の時代，1980年