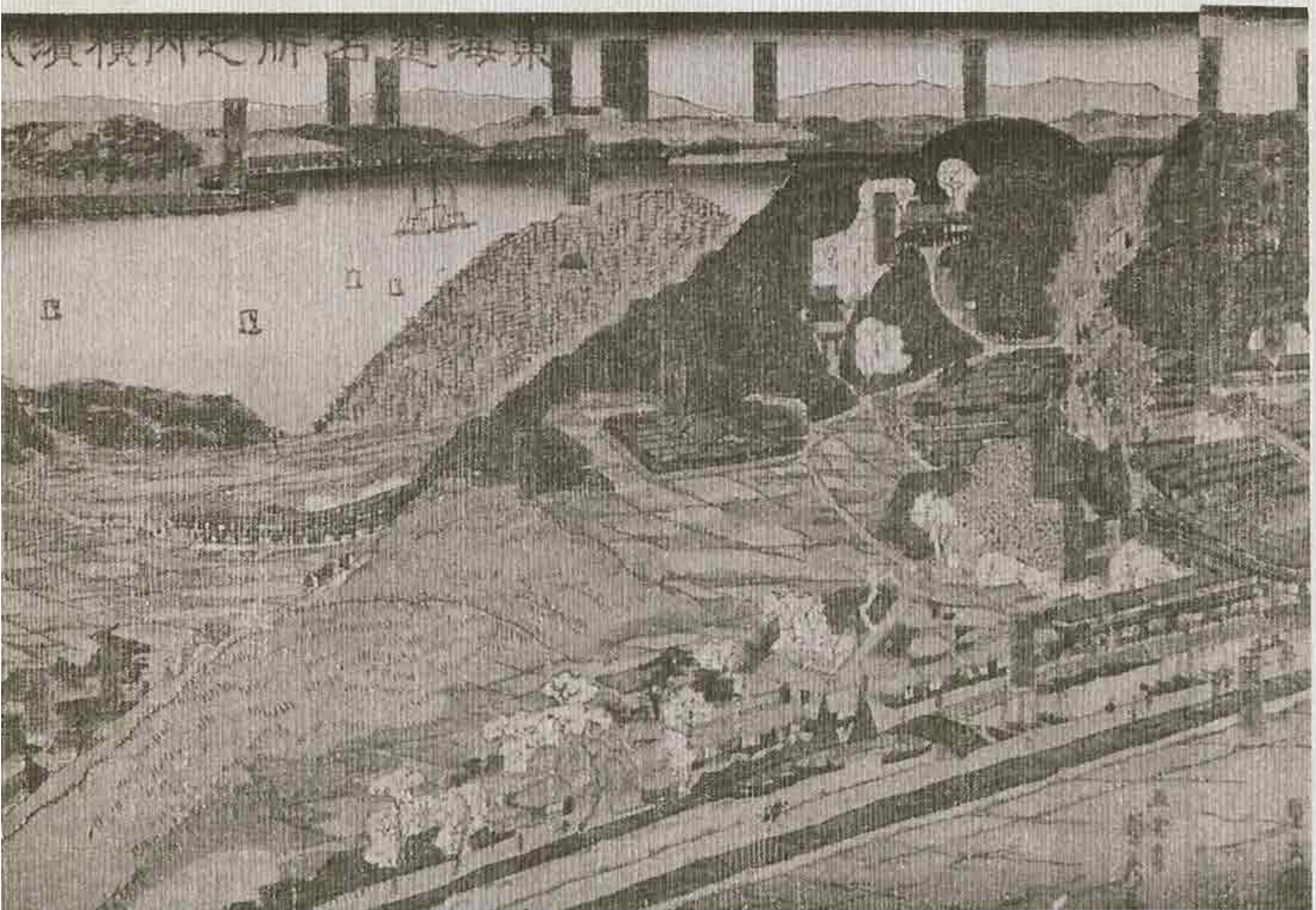


魅力ある道路づくり基礎調査

西区

昭和59年3月



横浜市道路局
和(やまと)設計事務所

1. 道路計画と魅力ある道路

- 「魅力ある道路」の定義は一言では説明が難しいが、また誰でもが身近かにいくつもの答を見つけ出すことができるし、専門家はいろいろな価値の分類をもって研究を果しなく続けることができる課題でもある。

この議論は、市民にとって最も身近かで今日的要求によって掲げられた命題に見えるが、一方、かつての「自動車交通の爆発的増大と道路環境」等といったように、環境の問題性や原因に対する問題意識が明確にとらえられ、コンセンサスとして熟してはいない様にも思われる。別の言い方をすれば、道路環境の因果関係が明確にとらえにくく、プランナー・エンジニア・ユーザーなどの多様な価値を一元化し難いということである。それは「魅力」というものが「都市のイメージ」と同じ様に、環境を個人がどう受けとめているか、またそうした多くの個人の判断の集積（共通項）をプランニングの中で、どうキャッチしてフィードバックさせるかということの難しさを示している。

- 「便利になったが何か大切なものを失っていく様な……」といった道環境に対する問題意識は市民の中でどう育っているのだろうか。道路に魅力が無くなったとは具体的にどうということだろうか。

1. 場における活動のバランスがくずれている。

人と車の移動空間として効率性の追求により整備されてきた現在の道路は幾つかの大切なものを失った。これまでの道空間のなかで行われてきた生業（商売）や近所づきあい・散策・遊びなどの活動が狭められてしまい、コミュニティ形成の媒介としての場が多く失われてきたことにまず気付く。生活や移動等の多様な活動が共存できる様な道空間における生活作法は、車といったヒューマンスケールをこえた圧倒的強者に対しては対応できなくなっていること、モータリゼーションの発達によってより広域的役割をも持たねばならなくなった地区内の道路は、空間量をそのままにしては全体システムの歪をその最も弱い部分で吸収せざるを得ないこと等、場は活動の一元的肥大化に対して独自では発生する問題を処理できなくなった状態を示している。

2. 場における意味の捨象が進んでいる。

移動の効率性を担保する技術基準「道路構造令」等により道路は全国どこへ行っても同じ画一的な規格でつくられ、本来その場所場所が持っていた意味性が希薄になっている。

個人が道環境に関わってそこでの生活やその場自体に対するこだわりを育てる機会が少なくなっているのだ。道路における多様な活動に対する許容度が低下したことで沿道空間の親密な結びつきは失われ街並は個性を失い単調になっている。沿道の土地利用と一体となって魅力に輝いた道空間「表通り」は地区のコミュニティを分断するエッジと化して、横断歩道の白いマーキングだけが歩行者へ与えられた道路の魅力となっている。

2. 道路の魅力の諸相と計画アプローチ

- 道路の魅力とは何だろうか。道路のお化粧法的な「魅力ある道路計画」のためのマニュアルづくりは、その一義性故に第二の道路構造令となるだろう。

魅力ある道路は最終形態にではなく「使われ続ける状況」といった「時間」や「変化する場における主人公達」と一緒に存在する。即ち、計画のアプローチの中にどれだ将来に於ける場と活動の文脈をダイナミックに読み込めるか、ということにかかっているのではないだろうか。

1. 多様性……多様な活動を多様な価値観をもって想定する。

道空間を戸外生活空間として、地区コミュニティのcommonspaceとして、生活環境の一部として再度確認する必要がある。その場における人・車の活動のあるべき状態を想定し、他の要素を切り捨てる様な一義的価値の整理・配置ではなく、むしろより多くの要素のバランス・関係性の組み立て方にこそ、計画のポイントを置くべきである。道路空間こそ地域文化育成の温床としてとらえ、交通システムのツリー構造に沿った上意下達的計画フローに流されず、その場の担うべき役割を提案したい。

2. 個有性……魅力は使い手によって育てられるもの。
道路が魅力をとり戻すには、移動システムの中の経

路としてチューブの様な抽象的な存在ではなく、固有の場所をピースのように連ねた空間群として捉え直す必要がある。即ち、「場所性」を道路がとり戻すことが道路が都市の中で魅力をもった存在となる大切な鍵なのである。

主人公は使い手である。彼等が場に対して帰属感・親密感を育て、一種のこだわり、即ち魅力を感じる様な仕掛け・アイデンティティについて考える必要がある。既存のそこならでの魅力資源を見逃してはならない。道端の古木から夏の打水の習慣まで読みとってゆく努力、ひとつひとつの場所をできれば住民を交えて計画してゆきたい。

3. 「魅力ある西区の道路づくり」

●堂々廻り

現況調査のアプローチは道路としての整備レベル・機能的問題点の把握に合わせて、場所ごとの資源を落とさず読み取ることにも大きな時間を費した。西区は区の魅力づくり調査が行われていないこともあって、住環境の一部として我々が道路を見直してみたかったのである。

場所ごとに、あるべき活動の状態と文化的脈絡をふまえて、ひとつの容れ物のより良い姿を提案しようということは、プランナーがその場において価値の整理を試みることで、それが結果として魅力を持つか否か審判されるのである。調査を担当して我々が気付いたことは、区役所・土木事務所・出会った住民等々なるべく地区に対してこだわりを持つ人々に対するヒアリングが重要であること、そしてなにより我々自身が場所に対するこだわり（愛着）をどの程度情報の中から持ち得たか（共有できたか）ということであった。

「魅力ある道路づくり」の要点のひとつは皮肉にも、計画側の環境読解+デザインの器の大きさ（能力）に直結している。堂々廻りである。いわゆるどこでも誰にでもできる道路の魅力づくりには至らない。

●難題への糸口

更に、魅力ある道路整備については地区ごとに最も効を奏しそうな糸口に焦点をあてて問題の本質へ進むことも、事業性といった観点からだけでなく重要である。

西区について言えば、地区内補助幹線が地区全体の問題を象徴しているということであった。生活環境総体の中で骨格としての補助幹線道路は、道路システムの問題・幹線道路の整備状況からの影響・歩行者系ネットワーク・歩車の活動バランスと巾員・歴史性・場における魅力資産の蓄積・宅地と道空間の関係等が結びついて、これこそ多様性と個有性の集合としての道空間であった。西区の道路の魅力づくりは補助幹線をとりにまく空間を解くアプローチが最も必要である。

●問題解決のための対応の間口

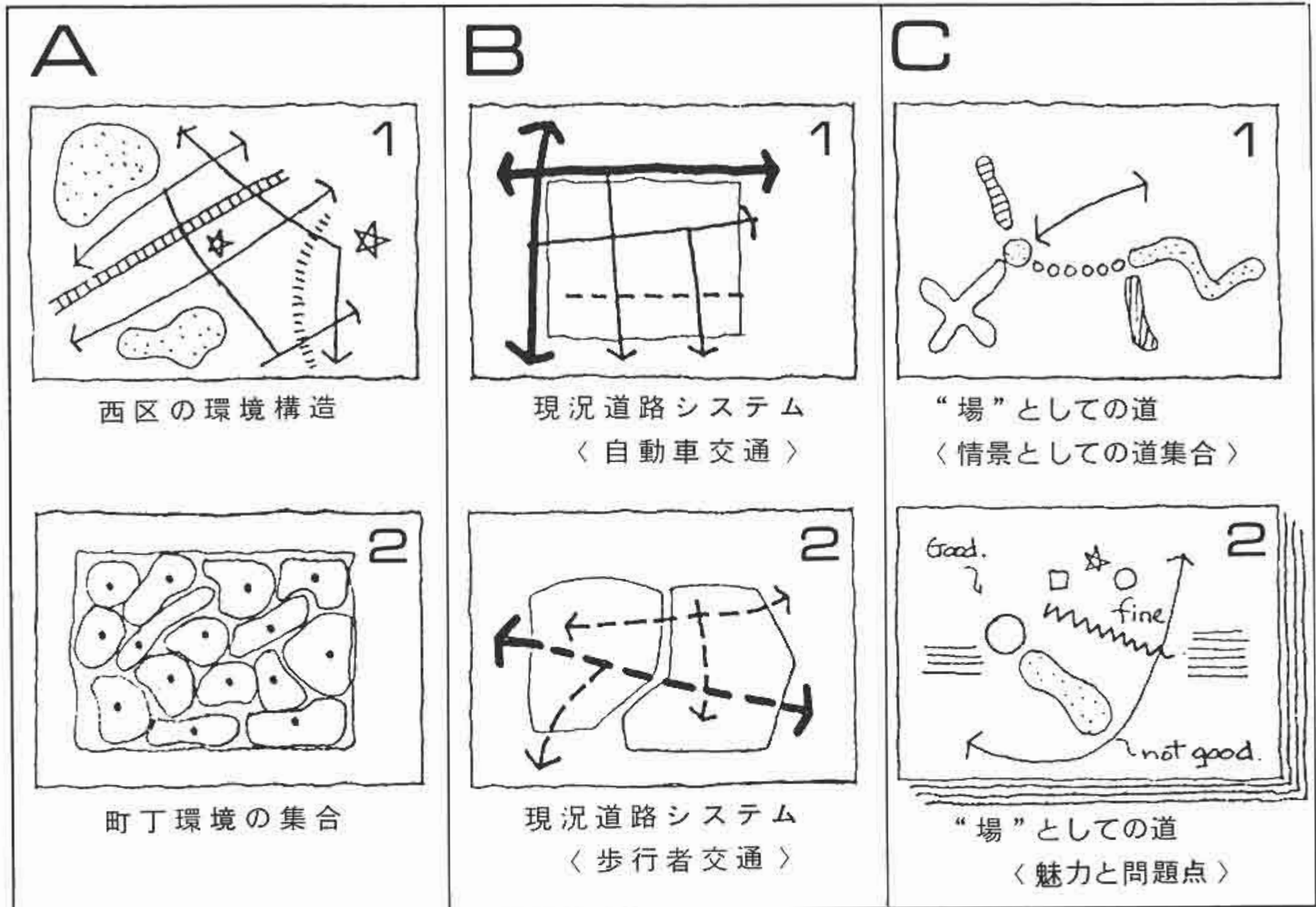
道路の魅力は総体としての道環境の中で成立している。多様な要素に対して多様な対応が必要となる。巾員のなかでできること、宅地側でふくらませて行うべきことが必ず有る。現況巾員を前提として、6mの道路の中だけでバスと車と人と電柱と緑が快適な環境をつくり出すことは難しい。より良い環境へより早く変えてゆく必要のある場所が西区には数多い。住民へ、個々の宅地所有者へ、種々の施設管理者へ働きかけるシステムや、皆で考えてゆく場が必要である。道路の魅力づくりは公の側が既成市街地で行う積極的総合的なまちづくり手法として位置づけられても良い。

●魅力を育てるシステムづくり

道路の魅力づくりのソフト戦略も不可欠である。交通規制といったルールは環境づくりと一体に計画されるべきだが加えて、その場にふさわしい車や人や生活のきめ細かな生活マナーや環境づくりの作法も受け継がれてゆく必要がある。上からの押し着せの魅力づくりは時間の試練には耐えられないだろう。また、住民自身が場に対してこだわりを持って自分達の環境を見つめてゆく、内にある魅力を育ててゆく仕掛け・働きかけが必要となるだろう。

■ 調査資料読みとりの総括 — 地区環境の現状を下の3つの分類で整理を行う。

それぞれの環境のとらえ方の中で“道路”がどのように浮かび上がるか見る。



● 地区環境を構成要素でながめる。

1. ケビンリンチ方式のパブリック・イメージのとらえ方を採用して、地区構造をパス・エッジ・ノード・ディストリクト・ランドマークの5要素を手がかりに、西区全体の環境構造のイメージをつかまえる。
2. 地区の分節構造はサブディストリクトとしての町群の集合である。社会的文化的まとまりとして、より親密な各々の歴史を共有する単位（コミュニティ）の集合として西区をとらえる。

● 地区を交通施設システムでながめる。

1. 自動車系交通のシステムが地区のインフラストラクチャー（骨格的に）としてどのような状況であり、またどのような問題を持っているかをとらえる。
2. 歩行者系交通はどの程度の広がりや骨格性、システムを持っているか。生活環境の骨格としてどのように機能しているかをとらえる。

● 地区環境の部分を生活に対応した場としてながめる。

1. 地区住民にとって彼等の歴史の舞台となり、実体のない道空間の場が彼等の生きる意味（思い出）の蓄積の対象となっていそうな場所を読みとる。
2. その場所が西区の環境のなかでどう位置づけられるか。また、そうした場を育ててゆく為、その場の魅力と問題点はどこにあるのかを読みとる。

■資料総括から提案へ — 総括の3つの見方に対応して魅力ある道路づくりの提案を行う。

それぞれの総括から読みとれる問題性の本質に対応する解を探したい。

